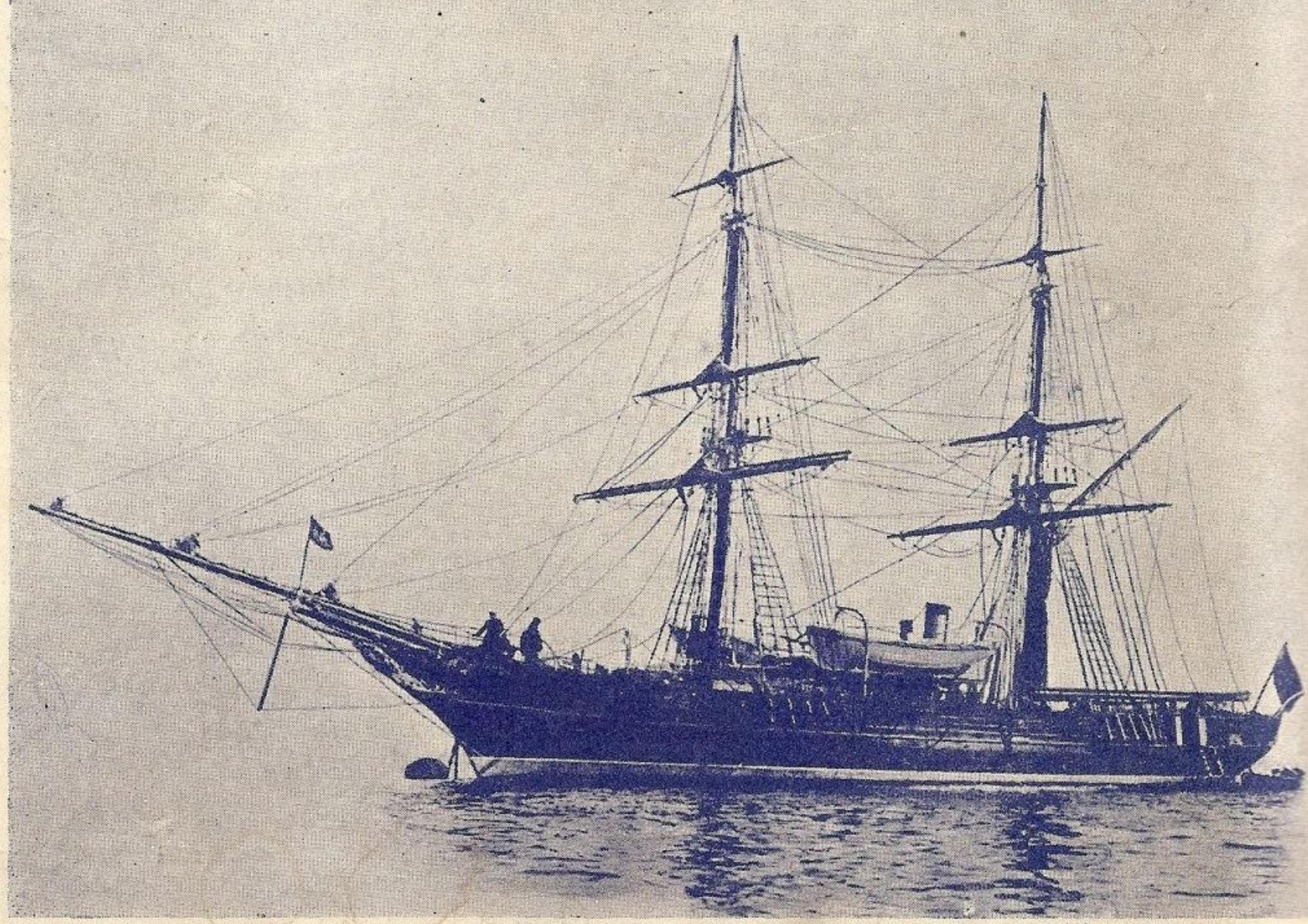
MAREA NOASTRA



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 1
ANUL VI
IANUARIE 1937

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

N. IORGA

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR NAŢIONALE PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidraviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte naulice,

Intemeiată de (†) JEAN BART

Condusă de MOŞ DELAMARE

Administrată de Comandor (R) E. OPRIŞAN

CUPRINSUL:

In pragul anului al VI-lea . . . . . ***

Pentru nava-şcoală Mircea . . . . . ***

Apel pentru nava-şcoală Mircea . . . *General N. Negreanu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Posibilitatea navigaţiei pe Olt . . . . . *Victor Stoianovschi*

Motorul unic la submarin nu e o noutate . . . . . ***

Avionul şi stăpânirea mării . . . *Comandor Nicolae Steriopol*

Cronica Plastică . . . . . *A. M.*

Un nou tip de navă de război . . . . . ***

Navele cotra-avioane . . . . . *Radu Ciocârdel*

Zbuciumări . . . . . *Spring*

Elegie . . . . . *G. G. Sulina*

Longitudinea salvatoare . . . . . ***

Plecare . . . . . *Cristofor Dan Samsonic*

Un record marinăresc: Nostromul . . . . . *O. P.*

Jurnalul unei Croisiere . . . . . *A. I.*

Din toată lumea . . . . . **

Informaţii — noutăţi . . . . . ***

Preţul abonamenelor pe un an;

Pentru instituţii intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugen Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL. *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi. 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU. *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1936 —

Zilnic	12.30	pl.	BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . .	pl. 24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA . . .	pl. 21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA .	pl. 14.30	„
„	8.30	sos.	VALCOV . . .	pl. 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

IN PRAGUL ANULUI AL VI-lea

Cinci ani de apariţie s'au încheiat. Primul nostru gând ne mână către întemeetor, mult regretatul *Jean Bart*, scriitorul de seamă şi sufletul ales, care şi-a irosit sănătatea în munca istovitoare pentru propăşirea Ligii şi trasarea drumului organului ei de propagandă.

Scrutând anul ce se încheie, putem spune că a fost un an fericit pentru marină, prin multiplele realizări datorite în bună parte propagandei intense şi tăcute pe care Liga Navală zi de zi a făcut-o.

Reamintim pe scurt pe cele mai de seamă :

Lansarea şi punerea în circulaţie a elegantului vapor fluvial *„Regele Carol II"*.

Comanda a două vase moderne de pasageri menit a reîmprospăta elegantul, dar învechitul parc al S. M. R.

Sosirea în ţară a primului submarin *„Delfinul"*, botezat cu mare solemnitate la Constanţa, în prezenţa M. S. Regelui.

Deschiderea primei expoziţii marinăreşti la Bucureşti, pentru a se comemora 40 ani dela întemeerea Serviciului Maritim Român.

Inaugurarea lacului dela Herăstrău cu prilejul Lunii Bucureştilor, deschizându-se astfel un nou mijloc de practicarea sporturilor nautice pentru bucureşteni.

† *JEAN BART (C-dor Eugen Botez) întemeetorul revistei noastre*

Concursuri nautice la Mamaia şi Eforie, cu yole, cutere şi yachturi, a căror construcţie a luat un mare avânt.

Crearea unui minister al marinei, conjugat cu al aerului, — ministerul elementelor cele mai greu de stăpânit, din cauza mobilităţii lor, — dar toşi subjugate prin calităţile navigatorilor noştri, maritimi şi aerieni, cari nu cer decât să aibă cu ce înfrunta aceste elemente.

Un an deci cu frumoase realizări, plin de promisiuni, cu toate greutăţile bugetare şi alte mari nevoi ale ţării.

Pentru anul ce vine, pe care-l dorim an liniştit, spre a se putea continua realizările începute, Liga Navală şi-a propus să sprijine cu toate puterile una de imperioasă necesitate : o *nouă navă-şcoală „Mircea"*, în locul bricului care ne-a dat marinarii cu care ne mândrim şi a creat acel *„Spirit Mircea"* pe care M. Sa Regele, Augustul nostru Preşedinte, îl pomeneşte în toate ocaziunile.

Cu Inalta aprobare a M. Sale şi a Ministerului Muncii şi Ocrotirilor Sociale, Liga Navală a lansat liste de subscripţii pentru ca toţi fii ţării, tot poporul să-şi arate dragostea pentru mare şi marină, contribuind cu cât vor putea, pentru ca nava-şcoală „Mircea" fără care pregătirea marinarilor noştri e primejduită, să înlocuiască cât mai grabnic pe vechiul bric.

Incă dela întemeere, acesta a fost unul din scopurile Ligii Navale, amânat fiindcă „Mircea" încă mai naviga. Azi însă a sunat ceasul şi Liga Navală e sigură că va izbândi, ca şi ligile similare de aiurea, să dăruiască Marinei Regale noua navă-şcoală de care are nevoe.

Numărul următor va fi un număr festiv, oglindă fidelă a activităţii noastre marinăreşti. Din el se va vedea şi mai bine ce însemnează o nouă navă-şcoală şi ce a însemnat bricul „Mircea" pentru ţara noastră.

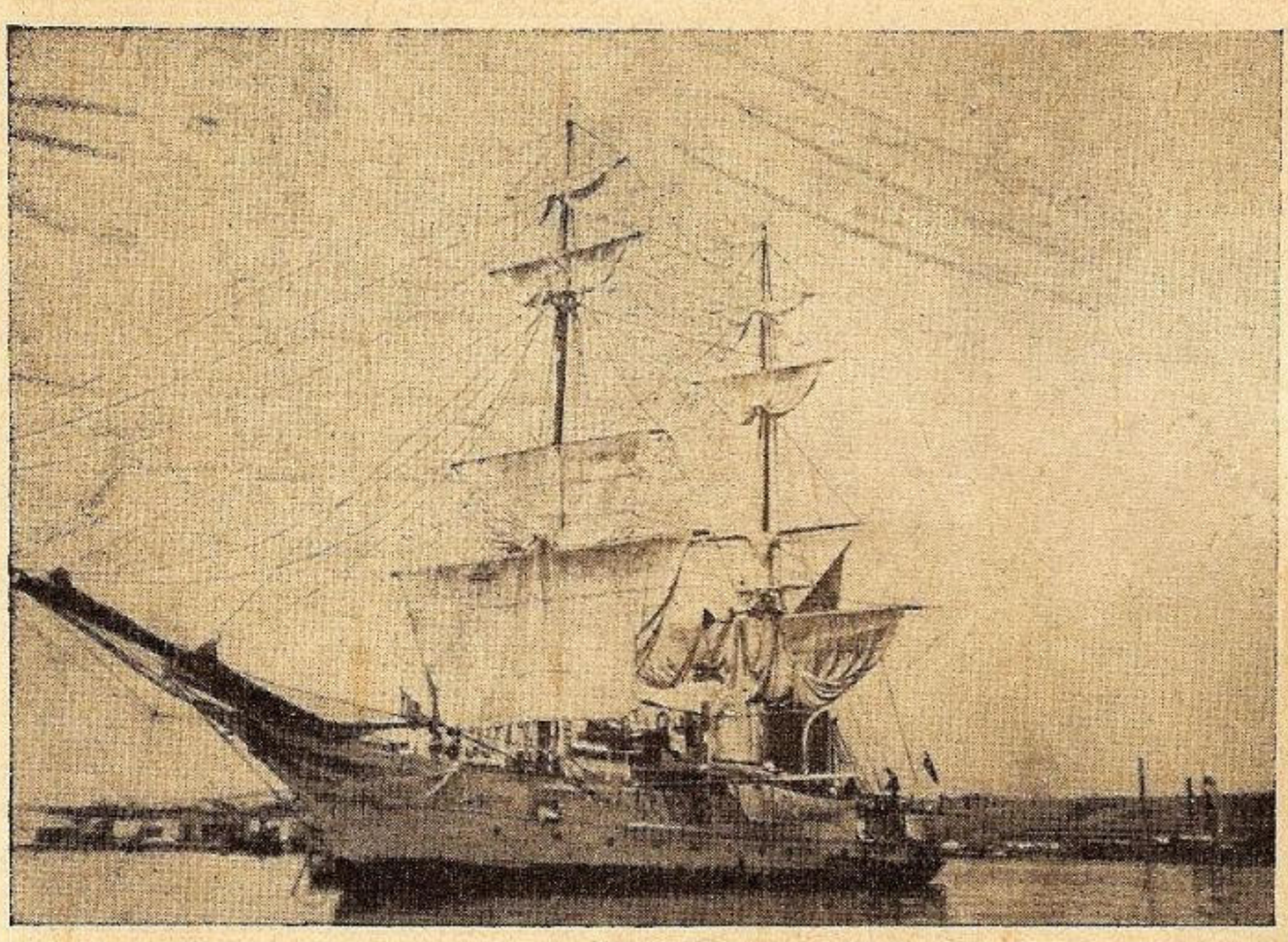
El ne-a creat prezentul, cel nou ne va asigura viitorul. *Lozinca „România a Românilor" trebue să se 'mplinească, astfel ca marea noastră să fie cu adevărat a noastră.*

PENTRU NAVA ŞCOALA MIRCEA

Nici nu s'au lansat încă listele de subscripție pentru noua navă-școală „Mircea" și un fel de întrecere s'a observat printre cei cari cu adevărat iubesc marea și marina noastră.

Astfel până la data apariției revistei și-au trimis obolul următoarele persoane și asociații :

Lt. Col. Intendant Drăghicescu Decebal . .	lei	500
Păr. Ion Ciubuciu, com Chietrești (Vaslui)	„	100
Adolf Ruleta, Loco	„	1.000
Aurel Suciu, notar Lenanheim (T.-Torontal) .	„	100
Coca Negulescu	„	20
Dudu Negulescu	„	100
Marie Murguleț	„	100
Colonel Giușcă	„	100
Paula și N. Gaia	„	100
D-na Neagu, Loco	„	200
Ilie D. Stănescu, Loco	„	200
D-ra M. Savopol, institutoare, Ocnele Mari	„	100
I. G. Popescu, Rahovei 415	„	1.000
Ion Buță, str. C. Marinescu 9	„	250
Amiral Coandă	„	10.000



Bătrânul „Mircea" făuritorul spiritului Mircea

Radu Irimescu, Ministrul Aerului și Marinei	„	10.000
Inginer N. Caranfil	„	10.000
Ilariu Oprescu	„	190
Ing. Erbiceanu	„	500
Ionel Paulian, Loco	„	500
O româncă din Focșani	„	500
D. Diaconescu, Chișinău	„	200
I. Vespreneanu, atașat legație	„	200
P. Lateș, comand. vap. „Oituz"	„	500
Filip Nițescu, R.-Sărat	„	200
C. Catalinescu, abs. Tg. Jiu	„	60
Cassa de credit a soc. „Gaz și Electricitate'	„	300.000'
Secția L. N. R. Sulina	„	25.000
Parohia bis. com. Gura Vițioarei-Prahova .	„	100
Ing. Ștefan Mircescu com. Gura Vițioarei .	„	100
Panait Doiciu-București	„	500
General Vivescu	„	500
D-na Chaterina Amiral Coandă	„	1.000
Z. S. Micu - București	„	1.000
General Negreanu - București	„	1.200
G. G. Mavrocordato - Vaslui	„	120
Radu Oct. Cosma, elev lic. „M. Eminescu" Satu-Mare	„	100
Cezar Cosma - Satu-Mare	„	100
Avocat Petre Rădulescu-Buzău, din București	„	100

Total subscris lei 366.140

la care se adaogă 100.000 lei, subscripția centralei.

Nu putem trece cu vederea gestul funcționarilor societății „Gaz și Electricitate", al cărei director general este d. *Ing. N. Caranfil,* cel dintâi ministru al Aerului și Marinei.

Cu prilejul sărbătorirei d-sale, d. *Ștefan Șușnea* a ținut o foarte frumoasă cuvântare, din care redăm următorul crâmpei :

Știm că una dintre grijile Dvs. de căpetenie care formează și dorința cea mai arzătoare și a M. S. Regelui, este înzestrarea Marinei cu o Navă-școală, *în locul Bricului „Mircea" scos din serviciu, care să servească la pregătirea viitoarelor cadre ale marinei naționale, fără de care apărarea litoralului nostru maritim ar fi grav periclitată.*

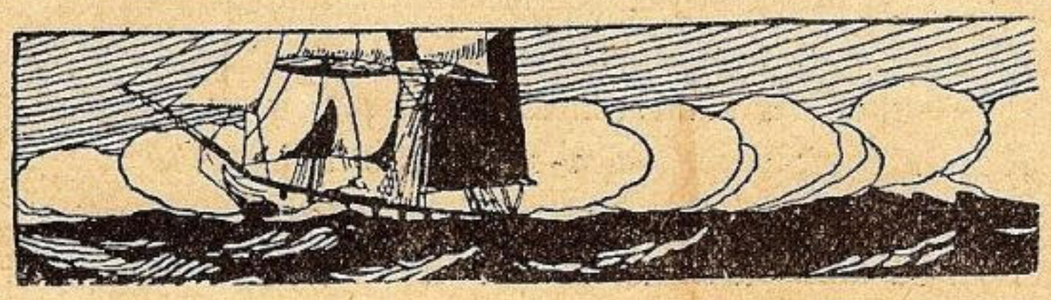
In acest scop ne-am propus să vă ajutăm și noi cu modestele noastre puteri spirituale și materiale, pentru a putea realiza cât mai grabnic această Navă, înscriindu-ne în primul rând cât mai mulți în Liga Navală Română, *pentru care vă rugăm respectuos să ne onorați cu semnătura Dvs. adeziunile de înscriere, iar în al doilea rând, o parte dintre colegii mei cari nu sunt încă în Casa noastră de Credit, s'au oferit să cedeze salariul lor net pe o zi drept obol al lor pentru înfăptuirea acestei importante opere naționale. Sper deasemenea că voi fi în asentimentul tuturor colegilor mei propunând ca din câștigul de 3 milioane lei pe care l'am realizat prin Casa noastră de Credit la Renta Inzestrării, să cedăm cel puțin 300.000 lei cu care să putem arma noua navă cu o arboradă complectă, pe catargul căreia să se bată o placă din partea funcționarilor noștri, dovedind astfel că suntem cu adevărat vrednicii Dvs. colaboratori și modești semănători în urma brazdei, de înaltă spiritualitate și concepție constructivă, pe care azi o trageți pentru binele țării și neamului nostru întreg.*

*

Membrii L. N. R. cari doresc a-și face datoria sfântă de a sprijini această înaltă realizare a Ligii, sunt rugați a ne arăta adresa exactă pentru a le trimite câte o listă de subscripție.

Nu uitați că fără „Mircea" nu am fi avut marinari și că fără o nouă navă-școală „spiritul Mircea" va dispare.

Nu uitați că suntem unica țară din lume cu marină, dar fără navă-școală.



A P E L
pentru Nava-Şcoală „Mircea"

Ţara noastră, datorită poziţiei geografice ce ocupă în lume, aşezată pe cea mai importantă arteră de comunicaţie a Europei — Dunărea — şi la litoralul întins, maritim, dela gurile Dunării, în Marea Neagră şi la Strâmtorile Mării Mediterane, este hărăzită să joace un rol de primul ordin şi să tindă la o expansiune, din ce în ce mai covârşitoare, în Orientul apropiat.

Să stăruim ca Marea Neagră să nu devină un lac, exclusiv al oricărei puteri riverane, care, dispunând de o flotă excesiv de puternică, ne-ar tăia legătura cu bazinul Mediteranian şi ne-ar înăbuşi întreaga noastră viaţă economică.

Trebue să dispunem de toate elementele apărării navale, pentru a ne proteja flotele, pentru a ne asigura paza litoralului maritim şi a gurilor Dunărei, pentru a ne garanta comunicaţiile cu Mările şi pentru a sprijini interesele politice şi economice în porturile şi apele teritoriale.

Totalitatea mijloacelor corespunzătoare acestor misiuni le procură numai o puternică FLOTA DE MARE.

Temeiul acestei Flote pleacă dela nava-şcoală, bricul „MIRCEA", care, în atâtea decenii, a servit ca instrument de instrucţie, ca tehnică, avânt şi progres, tutulor marinarilor noştrii de până acum.

Faima care şi-au câştigat-o marinarii noştri, pe întinsul Mărilor şi Oceanelor, se datoreşte numai naveişcoală „MIRCEA", pe care, din 1882, şi-au făcut, cu toţii, ucenicia.

Pe puntea bricului „MIRCEA", încrucişând şi descrucişând vergi, desfăşurând şi întinzând velele, pe valuri şi furtuni, fiii ciobanilor şi plugarilor noştri, în luptă cu elementele naturii, mai totdeauna vrăjmaşe, şi-au oţelit curajul şi şi-au dovedit îndemânarea marinărească.

FĂRĂ „MIRCEA" NOI NU AM FI AVUT MARINARI.

Azi, „MIRCEA" a îmbătrânit, a fost scos din serviciu, după mai bine de 50 de ani de răscolire a talazurilor.

Chiar dacă n'ar fi vârsta înaintată, el ar fi prea mic şi învechit, ca să primească în pântecile lui, şcolile actuale ale Marinei noastre.

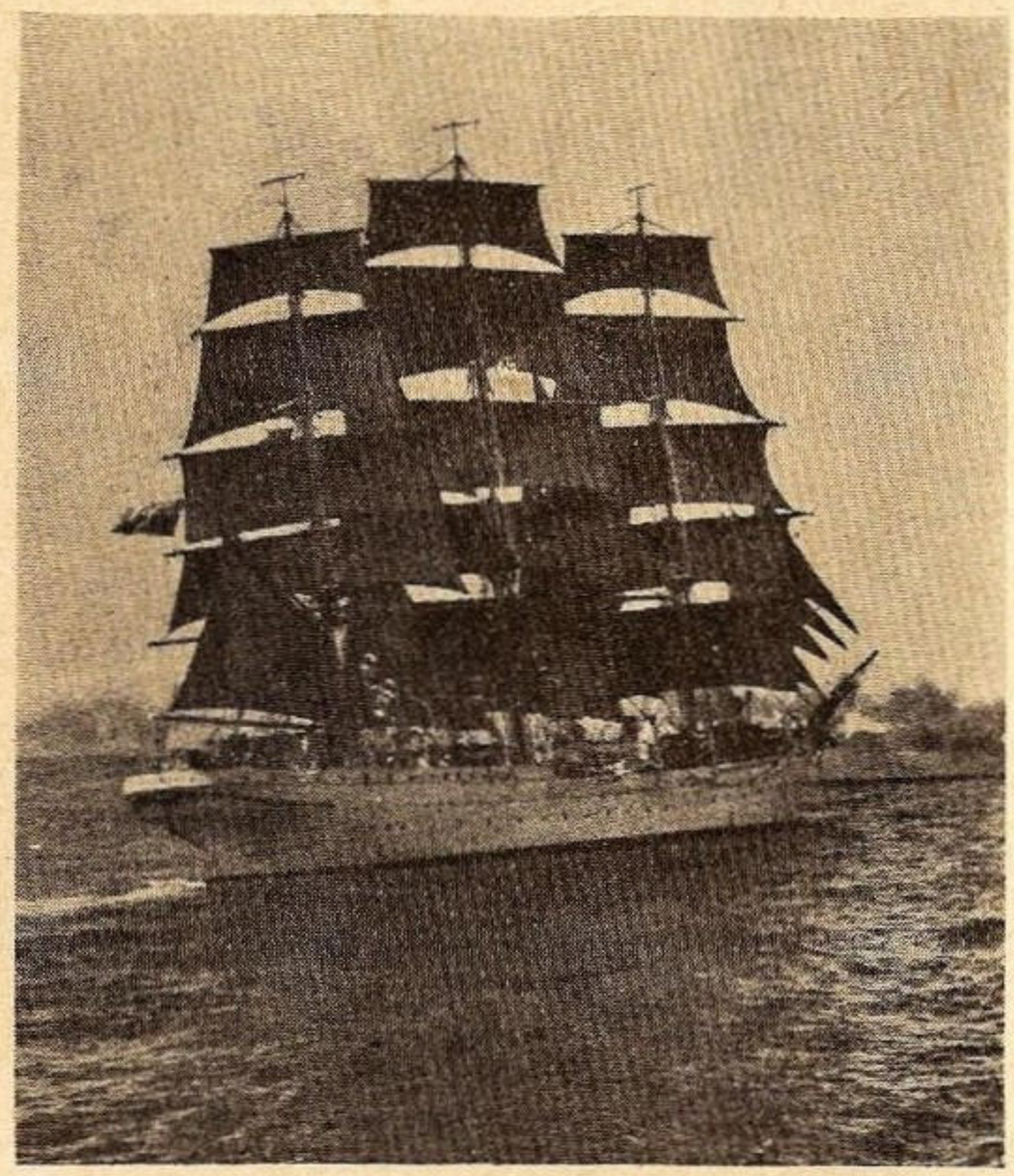
Azi, şcoalele noastre de marinari nu mai au nici-o NAVĂ-ŞCOALĂ unde tinerii să-şi facă practica plină de răspunderile carierii marinăreşti.

Azi, ţara noastră este singura pe lume fără navă-şcoală, fapt care primejdueşte însăşi pregătirea viitoarelor cadre ale Marinei naţionale.

Pentruca şi în viitor ţara noastră să se mândrească cu marinarii ei, tot atât de destoinici ca şi acei crescuţi pe bătrânul „MIRCEA", trebue să înzestrăm ţara — cât mai curând — cu un nou şi tânăr „MIRCEA".

In Italia, Polonia, Jugoslavia, Grecia şi Turcia, NAVA-ŞCOALĂ a acestor marine a fost construită prin dărnicia contribuţiunilor cetăţenilor ţărilor lor.

De-acum, a venit rândul ţării noastre ca să-i cerem obolul, pentruca nava-şcoală „MIRCEA" să fie cât mai grabnic dăruită bravei noastre marine.



„Dar Pomorza", nava şcoală polonă construită prin subscripţie publică de provincia Pomerania

„LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ", de sub preşedenţia M. S. REGELUI, apelează, prin noi, la obolul public, fie el cât de neînsemnat, va fi bine primit, dela copilul mic şi până la bătrân, pentru ca valurile Mării Negre să nu mai aştepte, mult timp, ceea ce ne lipseşte : BRICUL **„MIRCEA".**

General N. NEGREANU
Membru al L. N. R.

Reamintim că:

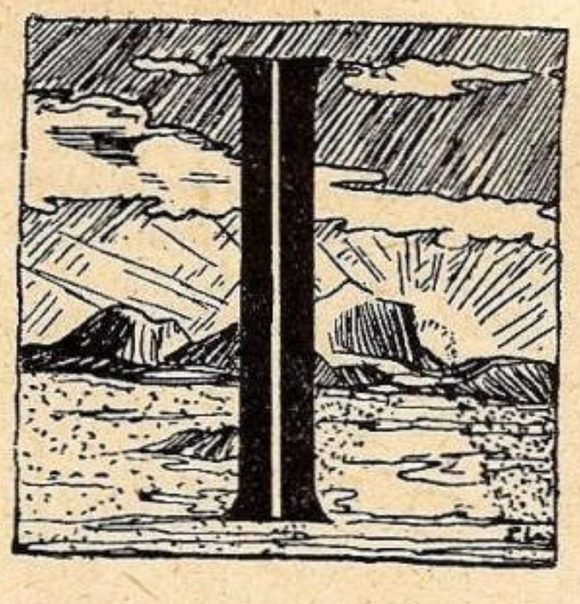
La 15 Februarie Opera Română dă sub patronajul M. S. Regelui Carol II, o reprezentaţie pentru mărirea fondului pentru noua navă-şcoală „MIRCEA".

Numărul festiv va apare la începutul lunei Martie şi va fi distribuit numai membrilor cu cotizaţia la zi.

Datoria sfântă a tuturor membrilor este să facă cea mai înflăcărată propagandă pentru nava-şcoală „MIRCEA" luând câte o listă de subscripţie.

De la un număr la altul

— 15 Decembrie 1936 — 15 Ianuarie 1937 —



Începând, ca întotdeauna cu vremea, intervalul acesta de timp care face legătura între răposatul an 1936 și cel nou 1937, deși cam spre sfârșit și-a dat în petec, a avut în general o vreme frumoasă.

Bineînțeles, nu se poate spune că furtunile, ceața, și viscolul au lipsit însă, numărul zilelor cu vremea rea a fost mult mai mic ca cel al celor cu vreme bună, mai ales în comparație cu intervalul corespunzător din alți ani trecuți, când se înregistrau aproape zilnic prin t. f. f. câteva semnale de S. O. S. dela navele aflate în larg.

Cu toate prezicerile și cu toate buletinele meteorologice, natura ne-a dat zile de adevărată toamnă târzie ; doar spre mijlocul lui Ianuarie, adică spre finele acestui interval, Neptun, și-a adus aminte că trebue să mai răscolească apele mării, așa cum a făcut mai tot timpul, în Mediterana, Egea și Marmara, unde nu numai navele străine, dar și cele ale noastre, *Regele Carol, Suceava, Durostor* au avut de luptat serios.

Și nici Crivățul nu a uitat că trebue să o ia în sus pe Dunăre și deaceia a început să sufle către 12—13 Ianuarie din ce în ce mai rece și să aducă pe Dunăre la vale, sloiuri din ce în ce mai dese cari spre 15 Ianuarie au început a prinde toată Dunărea.

Navele cari au mai întârziat cu intratul în bazine pentru ernatec, și-au întrerupt și ele activitatea.

Vremea, prin urmare, până către 10—12 Ianuarie, a fost favorabilă operațiunilor de încărcare și descărcare în porturi, așa că activitatea porturilor Constanța și Sulina a fost cea obișnuită ; la Dunăre însă, pentrucă navigația a fost închisă și exista teama de surprize — oricând posibile — activitatea a fost redusă, cu toată această vreme frumoasă.

ACTIVITATEA PORTURILOR

Decembrie s'a soldat pentru Constanța cu următoarele exporturi de produse : Circa 409.000 tone produse petrolifere diferite, în valoare totală de circa 584.163.000 lei. In fruntea cumpărătorilor stă Anglia cu circa 79.000 tone (valoare lei 113.743.000), urmată apoi de Franța cu circa 63.200 tone (lei 95.388.000), de Germania cu circa 33.7000 tone (lei 67.994.000) și de Italia cu circa 62.700 tone (lei 52.457.000).

Totuși, totalul cifrei de export din Decembrie, este cel mai mic ce s'a înregistrat în ultimele 4 luni.

Exportatorii sunt îngrijorați din cauza acestei scăderi. care a mers dealtfel accentuându-se și care are ca imediată consecință scăderea prețurilor.

Cauzele acestei scăderi, — pe care unii o prevăd și mai mult accentuându-se în viitor, — ar fi următoarele :

Instabilitatea regimului de export, și tendința țărilor importatoare de a se elibera de dependența față de țările producătoare de petrol, prin crearea de produse sintetice cari să înlocuiască pe cele naturale, sau prin crearea de rafinerii proprii cari să prelucreze țițeiul importat.

Prima cauză este cea care îngrijorează deocamdată mai mult pe exportatorii noștrii, căci exportul în Turcia s'a redus aproape până la desființare din cauza nefuncționării sistemului de clearing de acolo ; cel în Italia nu este încurajat prin convenția provizorie ce ne leagă de această țară ; cel în Grecia este aproape prohibit pentrucă nu se poate face decât contra devize forte și libere, iar exportul în Germania se poate schimba mereu, pentrucă nu avem nici un fel de aranjament stabil.

Din aceste motive stocurile se îngrămădesc și prețurile scad.

Cea de a doua cauză, deși nu este de atâta actualitate, ridică chestiunea adaptării unei noi tactice economice pentru viitor, în sensul înlocuirei exportului de țiței brut, prin produse rafinate.

Exportul de cereale a totalizat în Decembrie circa 7185 tone, care e mult superioară celei din ultimele lui. Arătoare este Germania, dar și din alte țări cererile au fost numeroase.

Exportatorii au făcut afaceri frumoase, pentrucă prețurile s'au menținut la limite cari de mult nu au mai fost atinse.

Produsele lemnoase s'au urcat la cifra de circa 15.014 tone care e mult superioară celei din ultimele luni. Aproape 50% a avut ca destinație Anglia.

Vitele exportate, au format un total de circa 2100 capete, iar al păsărilor un total de circa 175.000. Ambele cifre sunt superioare celor înregistrate în Noembrie 1936.

Cea a vitelor este inferioară însă cifrei la care ajunsese în trecut acest export, pentrucă acest export care ajunsese în 1934—1935 la atât de promițătoare desvoltare, a început în 1936 să stagneze și apoi să apuce pe panta regresului din cauza restricțiilor vamale, valutare și ale C. F. R.-ului.

Curiozitatea lunei, a fost exportul a circa 500 tone prune uscate.

In ceeace privește importul prin Constanța, el s'a urcat la circa 4.000 tone mărfuri diverse — în mare majoritate coloniale — la care taxele vamale a totalizat circa 16 milioane 500.000 lei. In cassa vămii Constanța, a intrat suma de 213.172.000 lei (față de circa 136.141.000 lei din Decembrie 1935) realizată din taxe de export, import, pe articole de consumație, cifra de afaceri, navlu, timbre, de port, drumuri, ad-valorem, contingentare, etc.

Un alt port maritim care a mai lucrat ceva în acest interval de timp, a fost Sulina, și în special de pe urma exportului de cereale, pentrucă mulți exportatori din cauza surprizelor vremei și-au trimis aci marfa în șlepuri, ca să fie încărcată în nave.

Dar bine înțeles, trimiterea mărfei în șlepuri la Sulina. a dat naștere la o serie întreagă de dificultăți atât pentru Banca Națională, care nu putea face la Sulina controlul prețurilor, ca să știe ce cotă de devize trebue să pretindă dela exportatori, cât și pentru exportatori, cari prin aceste formalități — spuneau ei — își văd sporite cheltuelile, pe cari le prevăzuse, peird timp și nu-și pot respecta angajamentele.

După protestele Camerei de Comerț și al Uniunei exportatorilor de cereale, s'a ajuns în sfârșit ca B. N. R. să aprobe transportul în cabotaj a cerealelor, dar sub anumite condițiuni.

Dintre porturile dunărene, tot Brăila s'a menţinut în Decembrie 1936 la primul loc.

S'au încărcat pentru export, circa 9.800 vag. cereale, circa 1552 tone făină, şi circa 4469 tone cherestea.

Principalele destinaţii pentru cerealele exportate, au fost Italia, Danemarca şi Germania, etc., şi stocul exportat a fost ultimul ce a mai fost încărcat în Brăila până la redeschiderea navigaţiei în primăvară, căci toţi exportatorii, de teamă ca vremea rea şi îngheţul să nu surprindă navele în Dunăre, au ales Sulina ca punct de încărcare. Şi... nu au greşit în prevederea lor, căci dela 12—13 Ianuarie, aşa cum s'a arătat mai sus, din cauza gerului, au început să curgă sloiuri şi să ameninţe Dunărea cu îngheţul.

Activitatea portului Galaţi, în special în acest interval de timp, a fost şi mai mică ca cea care se înregistrase ultimele intervale, şi ceeace s'a lucrat, a fost mai mult pentru tranzit şi export de lemnărie.

Acest fel de export de altfel, a fost singurul care a mai dat puţină viaţă portului.

Statisticele arată însă în anul 1936, o diminuare a exportului cu 20,80% faţă de cel al anului 1935, şi aceasta din cauzele pe care le-am arătat şi în numărul trecut, adică dirijarea exportului către Marea Nordului pe calea uscatului, consecinţă a greutăţilor de intrare în Dunăre.

De unde înainte vreme exportul de lemnărie al ţărei, se făcea 40% pe calea uscatului, iar 60% pe cea a mărei, din care 80 % prin Galaţi, 15 % prin Constanţa şi 5 % prin Brăila şi Reni, astăzi se face în proporţie de abia 30% pe mare şi 70% pe uscat, prin Bucovina.

După cum se vede, gălăţenii au perspectiva de a nu mai vedea în curând nici un vapor intrând în Dunăre pentru încărcătură de lemnărie.

Bineînţeles, perspectiva aceasta îngrijorează lumea comercială a acelui port, care a ţinut din nou, cu prilejul adunării Camerei de Comerţ să dea alarma şi să schiţeze propuneri de remediere.

Cu această ocazie, s'a pomenit din nou de neapărata nevoe a spărgătoarelor de ghiaţă, problemă care în mod automat se pune oridecâteori se întruneşte C. E. D. sau îngheaţă Dunărea, şi care tot în mod automat este amânată.

Soluţia aceasta „salvatoare", pe care o visează întotdeauna negustorii, a primit, tot în acest interval de timp, o replică în presă din partea d-lui amiral Eustaţiu, care a căutat să arate că, cu toate spărgătoarele de ghiaţă, nu se va putea menţine navigaţia deschisă pe timpul ernei.

Printre alte remedii ale Camerei de Comerţ din Galaţi, sunt şi : modernizarea instalaţiunilor din port şi a silozurilor, reducerea cu 10—20% din taxele vamale faţă de alte porturi, tarife speciale şi reduse pe C.F.R. tarife combinate acceptabile pe C. F. R. şi S. M. R., N. F. R., sporirea flotei comerciale, crearea zonelor libere în porturi, desfiinţarea C. E. D. etc.

MODERNIZAREA PORTURILOR

In ceeace priveşte modernizarea instalaţiunilor din porturile dunărene pe care o reclama Camera de comerţ din Galaţi, am avut de înregistrat vestea plăcută că P. C. A. a aprobat, deocamdată, achiziţionarea a 3 aparate sistematice pentru uscarea cerealelor în silozurile Brăila, şi 2 similare pentru Galaţi, a căror cost se ridică la circa 8 milioane lei plătibile în 2 ani în Italia.

Tot în legătură cu modernizarea porturilor, am mai avut de înregistrat şi înzestrarea portului Constanţa cu 4 mari cântare pentru vite.

In ceea ce priveşte regimul tarifelor pe C. F. R. şi cele combinate, este surprinzător cum nu ne folosim de exemplele ce le vedem că au loc în jurul nostru. Ne referim la Jugoslavia, care nu numai că face reduceri, dar chiar scuteşte de anumite taxe societăţile de navigaţie, nu numai ale Statului, dar chiar particulare ; ba mai mult chiar, Statul se obligă să asigure acţiunilor un procent minim de 7%.

Apoi Cehoslovacia, Austria şi Germania, au investit importante sume de bani pentru încurajarea navigaţiei maritime şi fluviale, acordându-le tot odată, tot felul de susţineri.

Numai noi, nu numai că nu am încurajat puţinele societăţi de navigaţie, dar nu am făcut nimic ca să le salvăm, şi de aceia a murit soc. „România", deaceia moare soc. „Dunărea".

Nădejdile sunt însă în acest nou minister al Aerului şi Marinei care are greaua, dar şi frumoasa sarcină să ridice marina comercială a ţărei la nivelul la care poziţia geografică şi bogăţiile naturale ale ţării o cheamă şi a cărei importanţă M. S. Regele, Inaltul preşedinte al L. N. R. ţine totdeauna să o releveze.

ORGANIZARE, PERSONAL

Să trecem acum la chestiuni de organizare şi personal.

Noul departament al Aerului şi Marinei, a trecut în acest interval printr'o criză foarte gravă, prin demisia titularului — d-l N. Caranfil, — dar care a fost fericit soluţionată prin numirea d-lui Radu Irimescu în locul d-lui Caranfil, a cărui instalare a avut loc la 10 Ianuarie 1937.

Cunoştinţele în materie, pe care le aduce cu sine d-l inginer Radu Irimescu, — căci d-sa a fost mai întâi ofiţer de marină, provenit din şcoala navală dela Kiel, a fostei marine imperiale germane şi apoi ofiţer de aviaţie, — unite cu simţul practic format în atâţia ani petrecuţi de d-sa în America, dovedit de pe vremea cât a fost subsecretar al Aerului, îndreptăţesc convingerile că opera de reorganizare şi desvoltare a marinei şi aviaţiei, va fi continuată cu acelaş interes şi cu aceeaş competenţă şi aceasta cu atât mai mult, cu cât în funcţiunea de secretar general al noului ministru, a rămas tot d-l comandor A. Gheorghiu.

Alte chestiuni de semnalat în legătură cu acest capitol, ar mai fi, acea a operaţiunilor de triere a muncitorilor din porturi, care se fac anual conform legei muncei.

Deasemenea pare că aci şi-ar găsi locul şi evenimentul morţei lui Eugeniu Bonachi, care a ocupat funcţiunea de delegat supleant al României în C. E. D. Această moarte, ridică desigur chestiunea numirei unui înlocuitor, de a cărui persoană va depinde în viitor rezolvarea spre folosul nostru, a multor probleme pe care aşa zisa „chestiune a Dunărei" şi a C. E. D. le vor aduce pe curând la ordinea zilei.

Iată dece, oameni cunoscători ai acestei „chestiuni a Dunărei", au început prin presă să arate laturile ei, să atragă atenţiunea guvernului, şi să ceară ca în numirea noului supleant consideraţiunile politice să nu aibă nici o greutate, ci să primeze numai acele ce derivă din competenţa celui propus.

Ca chestiuni juridice, am avut de înregistrat predarea unor şlepuri ale N. F. R. către Statul german.

Germania a câştigat în faţa Curţei de justiţie internaţională dela Haga, un proces contra statului român, în urma căruia România, adică N. F. R., a fost obligată să restitue 10 şlepuri şi tancuri germane capturate în timpul războiului 1916—1918.

Sentinţa devenind executorie, o comisiune germană a venit în cea de a doua jumătate a lunei Decembrie 1936 şi a luat în primire aceste şlepuri la Brăila şi Giurgiu.

Faptul se datorează desigur lipsei de preciziune şi scăpărilor legiuirilor noastre în materie de capturi. Destul că, ştergerea lor din patrimoniul N. F. R., e foarte dureroasă, mai ales acum când vecinii încep să ne lase în urmă în ceea ce priveşte numărul şi calitatea unităţilor flotei comerciale fluviale.

In ceea ce priveşte Marina Regală, nimic nu a schimbat situaţia expusă în numărul trecut, astfel că nu am avut nimic de înregistrat, decât înaintarea pe 1 Ianuarie 1937 la gradul următor, a unui căpitan, şapte locotenenţi şi trei sublocotenenţi.

Câteva cuvinte ar mai fi de spus în legătură cu subscripţia publică pentru nava-şcoală „Mircea".

Se ştie că iniţiativa a fost luată de Liga Navală Română şi că s'a făcut apel atât la diverse instituţiuni, cât şi la toţi cetăţenii ţărei.

Instituţiunea care a arătat însă, până acum, cea mai mare dragoste şi înţelegere pentru marina ţării, a fost Cassa de credit a funcţionarilor societăţii de Gaz şi Electricitate, care a subscris 300.000 lei, urmând ca în afară de această sumă, — conform hotărârei ca au luat-o, — funcţionarii să-şi cedeze şi leafa pe o zi.

Faţă de acest măreţ şi patriotic gest, Liga Navală le va păstra recunoştinţă.

EXTERNE

Să trecem acum la evenimentele de ordin internaţional.

Primul care are mai multă legătură cu noi, este acela prin care aflăm că Polonia ar fi semnat cu Turcia un acord, în cadrul noului regim dela Montreux, prin care i se recunoaşte aceleaş drepturi ca şi statele semnatare ale acordului.

La 31 Decembrie 1936, a fost ultima zi a tratatului naval dela Washington, care, după cum se ştie, deşi murise mai de mult, i se mai respecta totuşi, în unele privinţe, memoria.

Dela 1 Ian. 1937, intră prin urmare în vigoare, noul tratat dela Londra, încheiat la 25 Martie 1936 a căror stipulaţiuni, cititorii le vor găsi în No. 6 din Iunie 1936 a revistei noastre.

Conflictul din Spania, a dus progresiv la încordarea tensiunei în Mediterana, încât nu mai lipsea prea mult ca scânteia războiului să sară însfârşit.

Ca şi în intervalul de timp descris în numărul trecut, Sovietele au continuat a trimite material de răsboiu şi voluntari în Spania. Celelalte state interesate, şi în special Germania şi Italia, nu s'au lăsat nici ele mai prejos.

Au avut loc încălcări flagrante ale dreptului internaţional, în ceeace priveşte dreptul de vizită şi sechestrare a navelor comerciale. Astfel, după percheziţionarea vaporului german „Kamerun" de către navele guvernamentale spaniole, acestea au repetat figura sechestrând pe un călător şi încărcătura vaporului german „Palos". Reacţiunea germană a venit promptă şi forte : vaporul spaniol „Soton" a fost oprit de către crucişetorul german „Königsberg" — se spune că în apele teritoriale spaniole — şi pentrucă nu s'a supus ordinelor, crucişetorul german a făcut uz de tun. Prin urmare, am avut de înregistrat primele lovituri de tun, trase de germani, după 1918, contra unui teritoriu străin — pentrucă un vapor e socotit ca o părticică din teritoriu unui stat.

Intre timp, svonuri despre ocuparea Marocului spaniol de către germani, deci îngrijorare mare în Anglia şi Franţa. S'a crezut că Germania va trimite trupe regulate şi numeroase în Spania, şi că navele germane de luptă vor intra în acţiune, când deodată s'a înregistrat demisia vice amiralului german Förster, care nu a voit să-şi ia răspunderea consecinţelor acestei acţiuni.

Cam tot în acest timp, s'au mai produs încă două fapte care a dus la o destindere salutară — cel puţin temporară — în Mediterana. Aceste două fapte sunt : asigurările reciproce ale Germaniei şi Franţei cu privire la Maroc şi acordul anglo-italian.

Dacă primul fapt, s'a produs tocmai atunci când toţi se aşteptau la contrariul, cel de al doilea, a fost oarecum pregătit cu puţin timp mai înainte, aşa cum s'a semnalat şi în cronica din numărul trecut al revistei.

Acest acord are o foarte mare importanţă pentrucă tranşează, deocamdată cel puţin în fapt, o chestiune de trecut — recunoaşterea anexării Abisiniei — şi o chestiune în legătură cu interesele de viitor ale celor 2 state, acord care va deschide calea unei înţelegeri anglo-italo-franceze, şi despre care d-l Cpt. Antonescu se va ocupa mai pe larg într'un articol aparte.

Mirth.

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

Meritul Comercial cl. II

ŞTEFAN

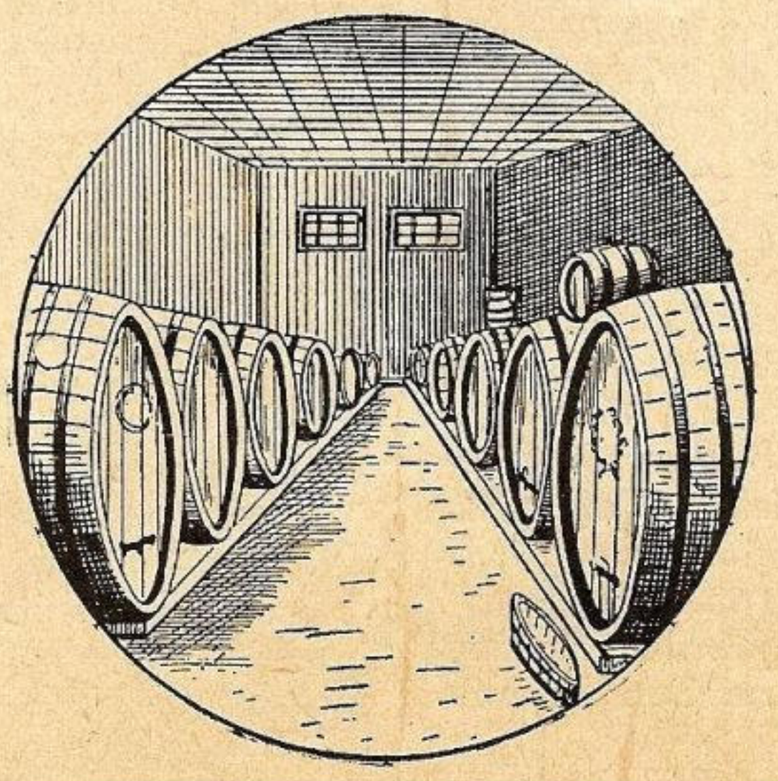
MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREŞTI

STRADA Dr. BOTESCU, 14

(PIAŢA MATACHE MACELARU)

TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTA ORICE LUCRARI DE ACEASTA BRANŞA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării
Precum şi orice reparaţiuni cu
PREŢURI REDUSE

Posibilitatea navigaţiei pe Olt

de VICTOR STOIANOVSCHI

Performanţa îndrăsneaţă turistică a distinşilor fraţi ofiţeri Ionescu, anume de a coborî cu o barcă dela isvoarele Oltului până la Brăila, executată în toamna anului 1934 şi descrisă în paginile acestei reviste anul trecut, pe lângă că evidenţiază curajul şi spiritul sportiv indiscutabil al „echipajului" bărcii, sugerează problema navigabilităţii acestui râu.

Problema pare îndrăzneaţă, cu toate încercările din trecut şi spre a ne forma o părere în această privinţă este nevoe să discutăm din mai multe privinţe, cât mai documentat şi în linii generale.

Din capul locului trebue să precizăm că desvoltarea căilor de navigaţie interioară ia un avânt deosebit în ţările Europei Occidentale ca în Franţa, Belgia, Olanda, Germania şi mai ales în Europa Centrală ca în Polonia, Jugoslavia, Cehoslovacia unde se lucrează la utilizarea apelor şi deschiderea de noui canale pentru transportul eftin al produselor agricole şi industriale.

Deci, în ţările unde transporturile terestre sunt lesnicioase şi bine administrate, departe de a fi un element de concurenţă pentru căile ferate sau şosele, transporturile pe apă prezintă un avantaj mai ales în circulaţia materiilor prime, atât de dificile pentru transporturile terestre, cari abia pot suporta un tarif scump şi în acelaş timp nu cer cheltueli suplimentare pentru accelerarea operaţiunilor de manipulare, realizând principiul economic : maximum profit cu minimum de cheltuială.

Ca să fim obiectivi nu trebue a neglija să arătăm că între aceste transporturi există o coordonare, desvoltându-se paralel şi servindu-se reciproc calea ferată, şosea şi navigaţia interioară — bineînţeles preferinţă având acel mijloc de transport care e mai favorizat de situaţiunea geografică a ţinutului.

Din bogăţia sistemelor apelor româneşti, acele cari sunt utilizate ca râuri de navigaţie interioară, în afară de Dunăre, cel mai bine se prezintă Prutul, navigabil până la Nemţeiu, adică un drum de apă de 320 klm.

Fluviul Nistru, deşi nu corespunde a fi numit în sensul strict râu de navigaţiune internă, nici luat în consideraţie, întrucât pe el, din motive cunoscute, nu plutesc decât bărci de pescari, totuşi nu trebue să uităm că spre sfârşitul secolului trecut se înregistra, în medie anuală încărcarea a peste 2.000 vase mici şi plute, transportând circa 27.000 de vagoane mărfuri, existând pe atunci şi 11 vase cu aburi.

Canalul Bega, dela Timişoara până la vărsare în Tisa, e lung de 115 klm. dintre cari 75 klm. pe teritoriul jugoslav. Este un canal cu 6 ecluse, ce permite o adâncime medie până la 1.60 m.

Siretul este navigabil numai pe o porţiune de 3 klm. dela gură.

Mureşul, Bistriţa, sunt folosite numai de plute.

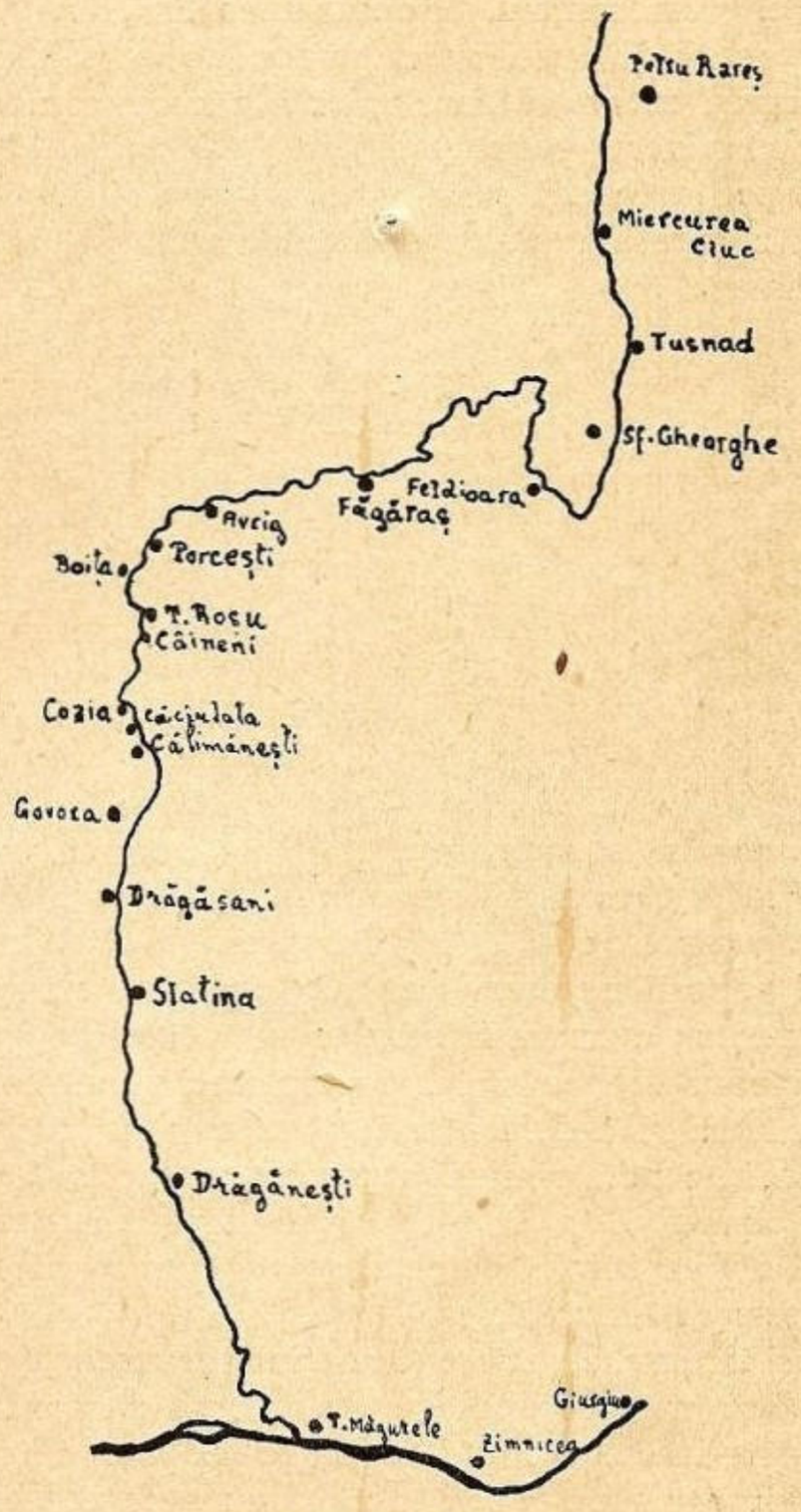
Privind acum problema navigabilităţii Oltului, ne izbeşte importanţa sa mai ales din punct de vedere geografic.

Intr'adevăr, din întregul sistem al râurilor noastre, cele care au fost folosite pentru navigaţie sunt din răsăritul Ţării, având curs spre sud Marea Neagră şi cele din Transilvania : Tisa-Dunărea-Marea Neagră. Oltul străbătând podişul transilvănean, rupe lanţul Carpaţilor, curge prin câmpiile mănoase, totalizând o distanţă de 600 klm. prin interiorul ţării, prin ţinuturile cele mai variate cu multiple produse economice, nefiind concurat, în acele regiuni, de vreun alt râu amenajat pentru navigaţiunea interioară.

De traseul său goegrafic stă strâns legată însemnătatea lui din punct de vedere economic. Dela plutele de buşteni ce coboară, toamna, apele acestui râu în caravane aproape fără întrerupere, până la zăcămintele aurifere neexploatate, o serie întreagă de materii prime şi fabricaţiuni industriale ar putea folosi acest drum de apă.

Nu putem neglija nici forţa dinamică a curentului apelor sale, acel cărbune alb ce are un rol important ca generator de energii hidraulice întrebuinţat în atâtea întreprinderi industriale din Occident.

Şi pentru transporturile militare Oltul, ca râu navigabil desigur ar prezinta avantajele sale.



Cursul Oltului

In ce fel va putea fi posibilă navigaţiunea pe Olt, prin ce mijloace, până unde, când, cum, aceasta nu face subiectul rândurilor de faţă *a căror menire este numai de a atrage atenţiunea pentru studiul temeinic* a acestei probleme din partea autorităţilor de resort, asociaţiunilor şi societăţilor competinte, eventual persoanelor interesate precum şi centrelor administrative ale judeţelor riverane.

Nu este nevoe de multe date pentru a proba cum geniul ştiinţific al omului a putut îndrepta cursul apelor, a micşora distanţele unind râurile sau despărţind continentele în vederea ameliorării drumurilor pe apă pentru desvoltarea comerţului şi comunicaţiilor pe apă :

Canalul Rin-Main-Dunăre, urcă dela Main până la o înălţime de 186,8 m. cu ajutorul a 69 ecluze şi coboară în Dunăre cu încă 79,2 m. cu ajutorul a 32 ecluze. Invinge deci o înălţime totală de 226 m. cu 101 ecluze.

Motorul unic la submarine nu e o noutate!

La Biblioteca Muzeului Marinei din Paris se găseşte un exemplar din ziarul *New-York Herald* din 13 Mart'e 1887 în care se dă o descriere foarte amănunţită a submarinului PEACEMAKER, = *Pacificator* construit în Statele-Unite de *Submarine Monitor Company*. A fost experimentat în baia Hudson şi în urma rezultatelor mulţumitoare timpului aceluia, se luase hotărîrea să se mai construiască şi altele la cari păstrându-se principiile experimentate, să se facă doar mici modificări necesare.

Această navă, după cum o arată numele, a fost inventată pentru a servi pacea.

Avea 40 tone deplasament, lungime 15 m., lăţime 2,40 m., înălţime 2,60 m.; construit din table şi întărituri de oţel aşa ca să reziste la presiunea adâncimilor probabile pentru activitatea sa. Echipajul era compus din 2 oameni, timonierul şi mecanicul. Propulsiunea era făcută prin o elice acţionată de o maşină cu vapori de 60 C.V. Vaporii sunt produşi într'o căldare mixtă la care combustibilul este *uleiul mineral* pentru navigaţia la suprafaţă şi *soda caustică* pentru imersiune.

Felul în care lucrează acest motor *unic* este interesant de semnalat:

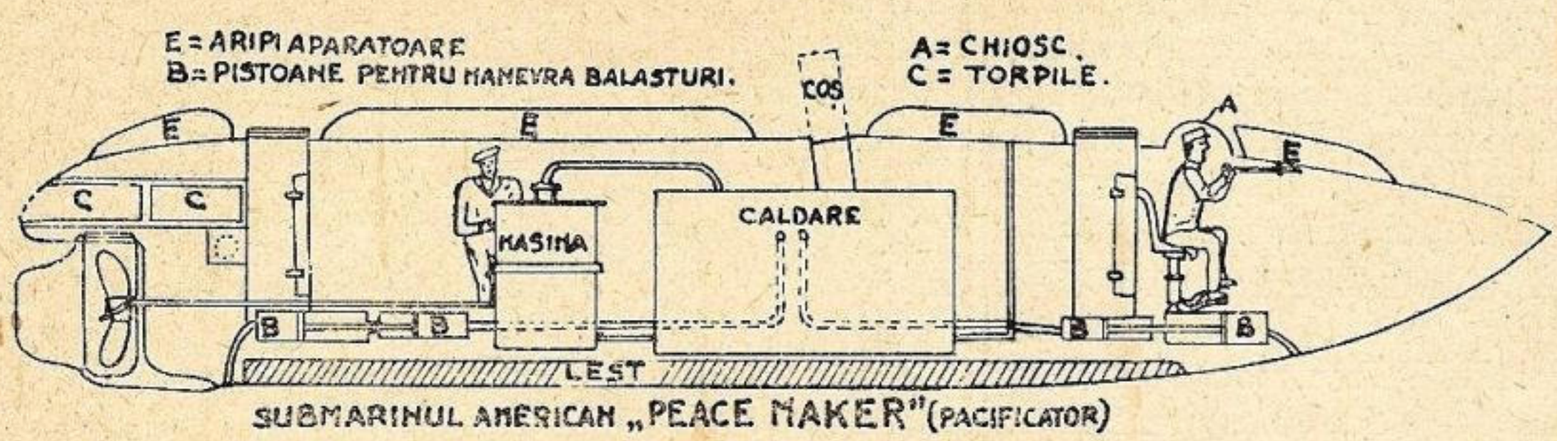
materie. Pentru noi esenţialul este că acest submarin a existat, a făcut probe, şi a dat rezultate satisfăcătoare fiind dotat cu o *maşină unică* şi pentru imersiune şi pentru suprafaţă.

In imersiune purificarea aerului se făcea trecând aerul viciat prin sodă caustică, printr'un dispozitiv special; bioxidul de carbon era eliminat în felul acesta, iar oxigenul necesar regenerării aerului era dat dintr'o butelie cu aer comprimat.

In timpul probelor, submarinul stătea în imersiune până la 6 ore, fără a fi nevoe ca aerul din interior să fie schimbat.

In afară de acest dispozitiv pentru purificarea aerului, submarinul mai avea, pentru cazuri speciale, şi nişte tuburi de cauciuc cari erau lăsate la suprafaţa apei în nişte geamanduri, în care se afla şi un dispozitiv-supapă care nu permitea să intre apa pe tub ci numai aerul necesar.

Submarinul lua imersiunea introducând apă de mare în rezervoarele-balast compartimentate, ce se găsesc în ambele borduri. Timonierul care manevrează cu mâna cârmele de direcţie şi de adâncime, manevrează şi cu pi-



SUBMARINUL AMERICAN „PEACE MAKER" (PACIFICATOR)

In navigaţia la suprafaţă totul se petrece în modul obişnuit la orice maşină cu vapori, combustibilul (uleiul mineral în cazul de faţă) încălzeşte apa din căldare, care dă apoi vaporii necesari maşinii. Cuptorul acesta are şi un coş pentru evacuarea gazelor rezultate din ardere.

Când nava trebue să navige în imersiune, coşul este tras înăuntru şi deschizătura lui se astupă cu un capac etanş. Inainte de a se face această operaţie însă, se sting focurile, după ce în prealabil *soda* fusese încălzită la o anumită temperatură, aşa ca să poată continua rolul combustibilului de îndată.

De aci înainte descrierea funcţionării motorului cu sodă caustică în imersiune este făcută aşa de confuz încât nu se poate înţelege nimic. E foarte probabil că scriitorul rândurilor din *New-York Herald* nu prea era expert în

cioarele, ca la avion, nişte pârghii cari pun în mişcare umplerea sau golirea balasturilor. Funcţionarea aparatului de luat imersiunea se aseamănă cu funcţionarea frânelor *Westinghouse*.

Golirea balasturilor de apă se face băgând vapori dela căldare. Ca siguranţă pentru cazul unei avarii la maşină sau la conductele de golirea balasturilor, submarinul mai avea nişte rezervoare speciale cu apă şi pompe de mână cari la nevoe asigurau ieşirea la suprafaţă. In afară de aceasta mai este o ultimă siguranţă de salvare, *lestul*, care se află prins dealungul chilei şi care în cazuri grave era desprins cu uşurinţă pentru a reda navei flotabilitatea necesară.

Această navă, la suprafaţă prezinta pentru inamic o ţintă foarte mică, iar în imersiune putea sta până la 12 ore

---

Vase-tip cari circulă obişnuit prin canal au o lungime de 31,1 m. o lărgime de 4,5 m. şi un deplasament de 127 tone.

Canalul Mediterana-Atlantic, care uneşte Garona (de la Toulouse) cu Mediterana (la Cetta) început în 1666, dat circulaţiei în 1681, are 240 klm. lungime, 20 m. lărgime, 2 m. adâncime şi 100 ecluse.

In U. R. S. S. avem canalul Marea Albă-Marea Baltică 227 klm. iar pentru anul curent se prevede terminarea canalului Volga-Don.

Canalul Kiel, Corint, Suez, Panama sunt tot atâtea lucrări gigantice realizate de mâna omului în vederea aceluiaş scop.

Şi acum revenind la râul Olt, să lăsăm să vorbească, în sprijinul seriozităţii problemii, slove bătrâne dintr'un document vechiu, redat după V. Ureche:

Milostiu Bojiu (din mila lui Dumnezeu) Io Alexandru Nicolae Sutu Voevod i gospodar semle Vlahiscoe:

Fiindcă Gheorghe Aron, neguţătorul Austriei, pogoară din ţara nemţească *pe apa Oltului* un ceast cu marfă, poruncim vătaşe de plaiu i căpitanilor şi vătaşilor, supărare sau zăticnire să nu-i faceţi, nici să-i cereţi nimic cu nume de vamă, sau de alt avaet, ci acolo unde va deschide şi va vinde să plătească vama cea orânduită după tarifă i ponturile vămei, văzând însă rânduiala ce au alte mărfuri ce vine din lăuntru prin trecătoare, (saam receh gpd. 1819 Februarie 9.

Lucrări consultate:
Drumuri pe apă de d-l P. Lupaşcu.
Navigaţiunea pe Nistru de Prof. G. Netta.
Revista Marinei pe 1929.

Avionul şi stăpânirea mării

ragerile de război contra avioanelor dirijate de la distanţă prin unde herziene de către „Queen bees" a lui Royal Air Force„ ca şi experienţele bombardamentelor fie :

în sbor orizontal al „aviaţiei de luptă de mare înaltă", formată de hidroavioane exploratoare-bombardiere lansând la 5.000 metri cu viteză de 300—350 km. pe oră.

fie în atacul cu bombe „en piqué" a aviaţiei de bord contra crucişătoarelor şi navelor rapide, dela o înălţime între 500 şi 1000 metri, cu viteză rămasă la sfârşitul atacului de 110 până la 150 metri pe secundă,

a condus la concluzia ca probabilitatea de a doborî un avion cu actuala artilerie anti-aeriană a crescut în ultimul timp, în proporţii incomparabil mai mare decât probabilitatea de lovire a bombelor avioanelor contra navelor.

Aceste experienţe şi concluziile lor au determinat incorporarea aviaţiei în categoria navelor auxiliare de luptă:

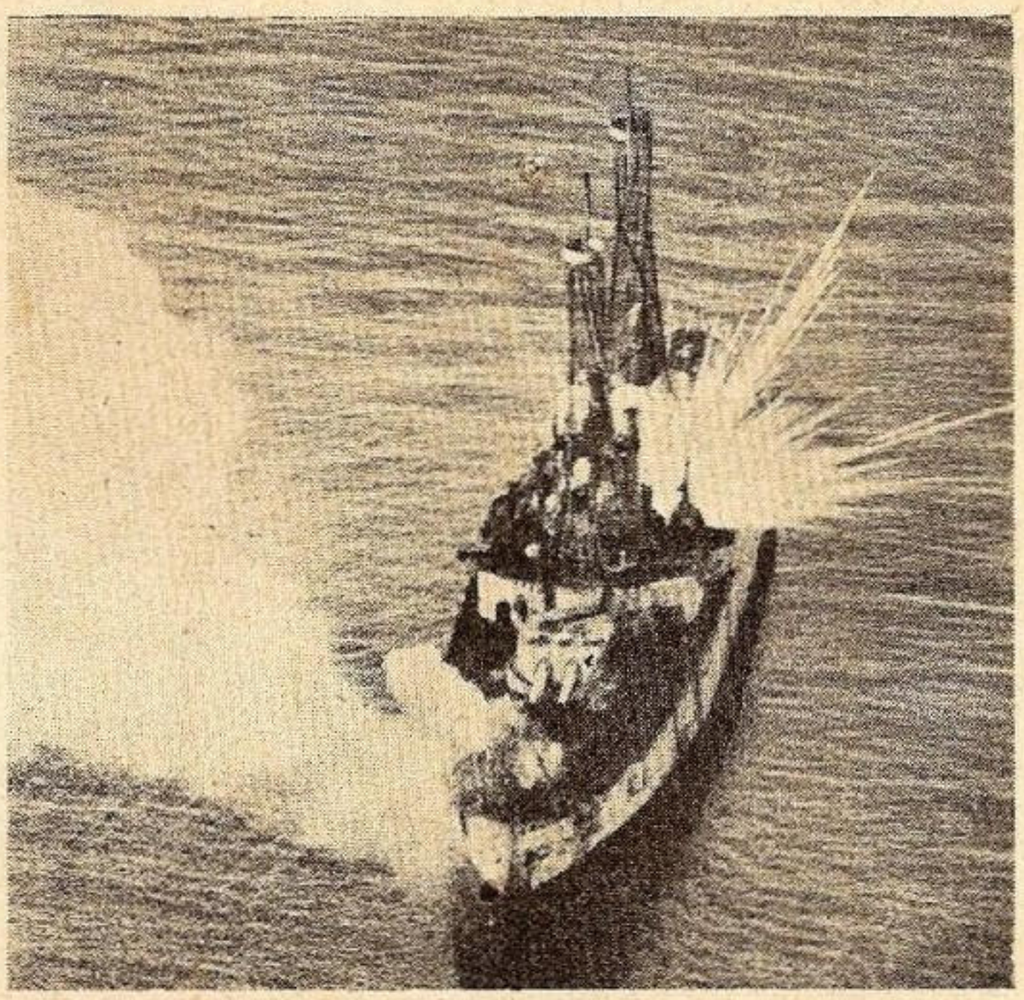
1. Nave principale de luptă :
Battle force, capital ships,
2. Crucişătoare :
Cruisers, scouting force, intermediate ships,
3. Nave auxiliare de luptă (flottilla) :

Nave port-avioane şi hidroavioane, distrugătoare, torpiloare, MAS-uri, submarine, nave portmine, dragă şi căutătoare de mine, şi nave însoţitoare (protector and sloop).

Aceasta arată că s'a renunţat definitiv la ideia de a impune avionul ca mijloc principal de luptă pe întinsul nelimitat al mării, cum nu s'a luat în consideraţie nici teoria care a avut destui adepţi de a înlocui chiurasatul printr'un număr echivalent (ca valoare de construcţie) de avioane şi nave portavion, teorie care s'a găsit pe cât de costisitoare, pe atât de defavorabilă ca utilitate.

In adevăr, pentru a exercita controlul unui câmp restrâns de operaţii maritime, avem nevoe de un număr relativ mare de avioane cu anexele sale : aeroporturi, hangare şi ateliere — construite şi adăpostite bine sub pământ — ca şi de materialul şi personalul necesar. Numărul acestora merge în progresie cu lărgirea câmpului de operaţie.

Dacă se ia în consideraţie dificultatea de a supraveghia marea incontinuu ziua şi noaptea şi pe orice vreme, precum şi numărul relativ mare de avioane pentru a avea oarecari şanse de atac şi de lovire a ţintei şi dacă se consideră faptul că după nereuşita atacului, avionului nu-i rămâne altceva de făcut decât de a părăsi câmpul de operaţie, ajungem la concluzia imposibilităţei de fapt a avionului de a fi capabil — încă pentru multă vreme sau până la apariţia altor inovaţii technice — de a câştiga şi menţine supremaţia mării.



O lovitură bună pe puntea cuirasatului „Alebama"

Aceasta nu micşorează însă câtuşi de puţin valoarea şi importanţa — recunoscută pe baza atâtor cercetări şi exerciţii *pentru un câmp maritim limitat* — a avionului purtător de bombe sau torpile, atât de necesar cooperării cu forţa mobilă şi fixă, pentru apărarea coastei şi protecţia unicei noastre căi de comunicaţie.

Comandor Nicolae Steriopol

Bibliografie :
Auriol, Revue Maritime, août 1935.
H. Evers, Werft, Reederei, Hafen, Ianuar 1937.
Crosell John, Commander R. N., Naval Warfare, London 1936.

---

fără a lăsa bule de aer în urmă. Timonierul are locul său de conducere în chioşc, de unde printr'un geam poate vedea în afară.

Arma acestui submarin este torpila (însă nu torpila automobilă). Pe punte, la pupa sunt prinse aceste torpile cari prezintă o noutate la această armă, prin faptul că sunt *magnetice.*

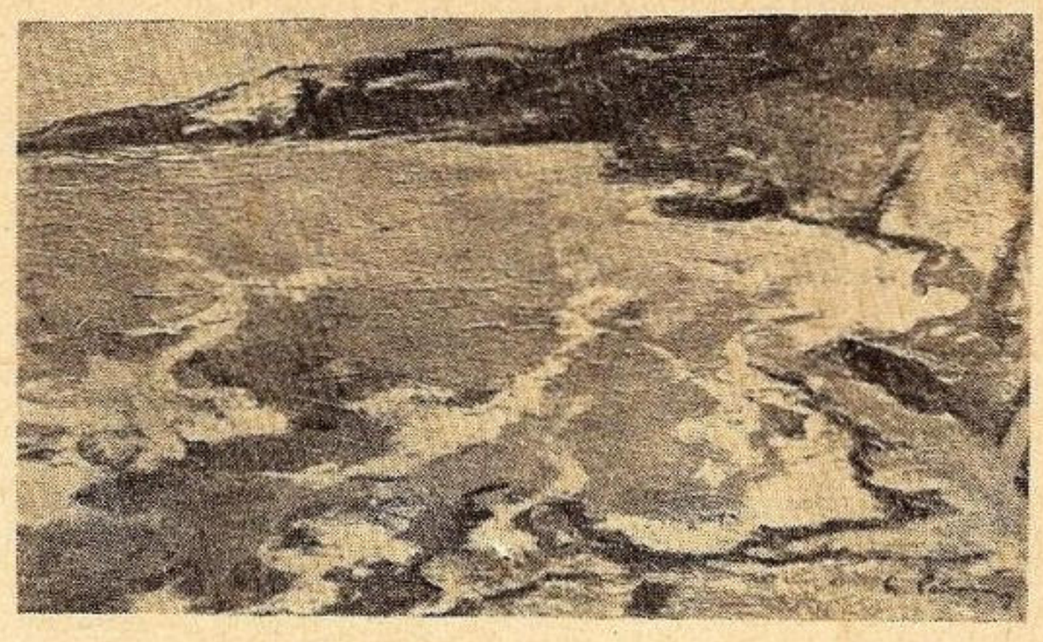
La atac, submarinul vine în imersiune sub nava inamică şi dă drumul unei asemenea torpile, care, datorită magnetismului ei, se ridică îndată şi se lipeşte de fundul vasului inamic ; explozia şi aruncarea în aer a inamicului se face după un timp anumit, aranjat printr'un dispozitiv de siguranţă, care permite submarinului să se depărteze de zona care i-ar fi şi lui dăunătoare.

Combustibilul care poate fi luat la bord, permite o rază de acţiune de 8 zile de navigaţie la suprafaţă.

CRONICA PLASTICĂ

Iarna este sezonul expozițiilor de artă. Artiști, — mai mult sau mai puțin talentați, — supun aprecierii publicului, — mai mult sau mai puțin cunoscător — opera.

Nu toată lumea se duce la o expoziție pentru plăcerea estetică ce aceasta i-o procură, (cele prea moderniste îți procură dureri de cap), ci și din alte motive : unii din snobism ; alții n'au ce face ; iar alții, acum când e frig și



G. Pătrașcu : Marea la Balcic.

lemnele sunt scumpe, ca să se încălzească.

Timpul cât stai într'o expoziție, uiți de vremea urâtă de afară și de necazurile zilnice, imaginația, cel mai rapid mijloc de deplasare, ducându-te peste mări și țări. Trecând dela un tablou la altul, treci dela munte la mare, dintr'o țară în alta, dela pol la equator. Din Bucovina, cu frumoasele mânăstiri ale voevozilor moldoveni, treci în Dobrogea, cu moschei și minarete ; depe țărmurile însorite ale Mediteranei, pe țărmurile cețoase ale Mării Nordului.

Adeseori, te găsești în fața unui tablou care îți aduce în minte reminiscențe despre o vacanță plăcută petrecută la mare.

O plaje, cu corpuri bronzate și cu umbrele în culori vii, te face să te gândești cu plăcere la vacanța viitoare când vei fi iarăși acolo.

Scopul acestor rânduri este a menționa pe acei pictori la cari în expozițiile avute, marinele s'au bucurat de o oarecare atenție, făcând prin aceasta o bună propagandă, plajelor și porturilor noastre și frumuseților țărmului nostru. Va fi vorba, deci, numai despre marinele din expozițiile pictorilor pe cari îi vom cita.

Kimon Loghi, — în expoziția dela Dalles — ne prezintă, în deosebi, minunata noastră Coastă de Argint, sub un aspect din cele mai poetice. Interpretarea, cu totul personală, la care se adaugă excepționale calități de lumină și tonalități, atrag atât de puternic. Predilecția d-sale este a prezenta peisagiul în un început de amurg, care îi permite ca lucrurile să fie atât de slab conturate. Cele două amurguri depe Lacul Surtuchioi, prin reflecsurile apei, fac din el un colț fermecat cum rar se poate vedea.

Tabloul intitulat *„Capul Balota"* de un efect uimitor, de o caldă colorație, sintetizează poezia mării.

Minunatele miniaturi cu subiecte marine sunt cele cari au atras mai mult atenția.

Din această manifestare Kimon Loghi, s'a arătat un iubitor și înțelegător al mării.

Pictorul *Isachie* „sensibilul magician al culorii", ne-a prezentat cea mai bogată și cea mai interesantă expoziție de până acum. Aspecte din Anglia și Scoția, cu de atâtea ori secularele castele, cari își reflectă silueta, puțin voalată de ceață, în apa Tamisei, sunt redate în tonalități, cum numai apa le poate da. Marinele sale ne redau din calmul unduios al apelor, din chemarea clocotitoare a lunii, din molcoma înfrățire a cerului cu marea.

G. Barbieri (la Dalles) își ia aproape toate motivele de inspirație din Balcic. Stâncile Balcicului sunt redate cu multă vericitate în opera sa, sunt privite din diferite unghiuri și lumini. Aspectul Balcicului este complectat cu mahunele de pescari și câțiva turci cu șalvari roșii. Tablourile intitulate : „Râpa Arthemis", „Dionisopolis", „Dealuri de calcar", „Drum spre Palatul Regal", fac din Barbieri un pictor al stâncilor, — un fel de specialist, — pe care le redă în culorile cele mai naturale și sugestive.

G. Vintilescu, care poate fi socotit pictor marinist, (peste 80% d n opera sa are subiecte marine), în expoziția de anul acesta dela Sala Mozart ne prezintă Constanța, Balcicul și Vâlcovul sub aspecte inedite.

Vâlcovul cu cherhanalele și cu pescarii săi bărboși, cu canalele venețiene și cu bisericile cu turnurile în formă de ceapă, sunt sugestiv și îngrijit redate. Balcicul cu bărci legate de țărm, cu minarete, Constanța cu portul și plaja dela Mamaia, cu o caldă tonalitate, trezesc nostalgii. Marea sa, totdeauna vastă, ușor încrețită de vânt, ne oferă un spectacol măreț.

Anatol Vulpe, un tânăr pictor al cărui gust fin și preocuparea de a concepe complet și unitar un motiv, au fost remarcate, ne prezintă un loc mai puțin cunoscut și

„Crivățul", de D-ra L. Ignat

cercetat de pictorii noștri : Sulina. Portul, cheiul, elevatoare, debarcaderul, remorchere, drage și vase pavoasate pentru serbările marinei, le-a redat într'o manieră personală, într'un fel nou de a concepe arta la noi. Sulina care are și ea frumusețile ei, cred că va atrage mai mulți artiști, pentru a o face mai cunoscută.

Câteva marine, demne de a fi remarcate, au avut în expozițiile lor, d-na *Maria Ionescu Bacaloglu* și *S. Becu,* care ne-a plimbat prin Egipt și Locurile Sfinte.

Deși pare că, prin opera lor acești pictori au făcut propagandă pentru mare, ei n'au făcut totuși, decât artă pentru artă.

D-ra *Laetiția Ignat* (Ateneul Român) ne arată că Marea și marinarii a început să atragă și pe sculptorii noștri. Pe lângă minunate bronzuri și marmore, pline de expresiune și mișcare, domnia sa expune și câteva subiecte fie marinărești, fie de pe maluri de apă.

Intre minunate busturi al lui Eminescu „visătorul", al lui Caragiale, cu ironicu-i zâmbet pe sub mustață, al M. S. Regina Maria, amestec de majestate și blândețe ; alături de vibranta „Salomee", de trepidanta „Carmen" și misterioasele „Lelițe", — ne chiamă privirea lipovenci dela Vâlcov.

Statuetele drăgălașe de marinari privind nostalgic pe câte un colac de parâmă (20, 17), sau așteptând barca pe mal (24, 27) ori scrutând în picioare zările (23, 25), ar face cinste în casa oricărui amator, atât par a fi desprinși chiar din cadrul lor, marea, și aduși să ne răscolească aceleași doruri ca și ale lor.

Printre ei apare groaza lor, *„Crivățul'*, un cap sburlit și cu buzele întinse, care te îngheață și-ți provoacă fiori prin spete.

Iar într'un colț, modestă, te țintuește prin groaza amestecată cu speranța, macheta *„Salvamar" ;* din mijlocul valurilor ce răbufnesc în stânci, un tânăr naufragiat e susținut cu stânga de zeița Salvării, pe când cu dreapta drept catarg, face să fâlfâe pânza ce va duce pe salvat la odihna dătătoare de viață.

Tânăra și talentata expozantă încă din 1933 și-a manifestat dragostea de mare, oferind secției L. N. R. din Constanța o machetă alegorică închinată eroilor marinari. De atunci talentul său e în plin progres, actuala expoziție confirmând speranțele celor ce i-au cunoscut primele încercări.

A. M.

UN NOU TIP DE NAVA DE RASBOI

In *Journal of Royal United Service Institution* din August 1936 un colaborator care pare a fi bun cunoscător în materie, propune adoptărea unui nou tip de navă de razboi, *canoniera de flotă.*

Această navă este destinată să îndeplinească în compunerea unei flote, anumite roluri pe cari până acum le îndeplineau torpiloarele. In felul acesta torpiloarele rămân disponibile, pentru a fi întrebuințate, numai acolo unde ele au menirea.

Intr'adevăr, din studii aprofundate s'a constatat că în războiul mondial torpiloarele au fost întrebuințate mai mult pentru alte scopuri, (desigur destul de necesare) decât pentru atacul cu torpilă.

Canonierele de flotă vor fi ca niște sateliți ai navelor de linie și vor îndeplini funcțiunile următoare :

1. apărare contra submarinelor ;
2. luptă contra torpiloarelor ;
3. luptă contra aeronavelor ;
4. atacarea flotei inamice cu torpila ziua sau noaptea ;
5. recunoaștere și protecția de noapte.

Dacă facem o mică analiză a modului în care un distrugător ar putea îndeplini funcțiunile enumărate constatăm că :

1. pentru apărarea submarină, navele indicate, trebue să aibă *tunuri cu tir repede* și *grenade submarine ;*

2. contra torpiloarelor inamice trebue să aibă *o artilerie care să le lovească* și să nu le lase să se apropie la distanța favorabilă de lansat în obiectivele lor ;

3. contra atacurilor aeriene, e necesară o cât mai *puternică artilerie A. A. ;*

4. *atacul cu torpila* se poate produce mai rar, însă este necesar în anumite ocaziuni ziua sau noaptea ;

5. recunoașterea de noapte poate ocaziona atacul cu torpila, dar obiectivul principal rămâne luarea și păstrarea contactului cu forța principală a inamicului, fără a se angaja în luptă cu unități auxiliare ale inamicului. Deci trebue o *viteză* care să permită evitarea contactului nedorit sau degajarea de urmăritori.

Deci pentru primele 3 puncte distrugătoarele de astăzi au un armament *excesiv și inutil de torpile* și *nu au suficientă artilerie.* Cât privește punctele 4 și 5, *armamentul de artilerie este prea greu* și din contra, dacă ar fi mai redus, s'ar putea obține o *mărire a vitezei.*

In concluzie, noul tip de navă va trebui să aibă următoarele caracteristici :

Artilerie : 8 tunuri de 115 mm. de tipul universal (naval-aerian-submarin) pe afet dublu sau 9 piese pe afet triplu și 2 tunuri pom-pom (bune nu numai contra aeronavelor).

Torpile : 2 tuburi lanstorpile.

Viteză : 30—40 noduri pentrucă viitoarele nave de linie vor avea aproximativ 30 noduri.

Dacă se va proceda în modul acesta, atunci și tipul torpiloarelor va trebui să sufere anumite modificări și anume:

1. Va avea *8—9 tuburi lans-torpile* (pe afete triple sau quadruple).

2. Va avea *viteză mare* așa ca să poată scăpa de *canonierele de flotă* și de *crucișetoarele ușoare.*

3. Pentru a scăpa și de aviație va avea *artilerie, 2 tunuri de 115 mm.* universale (unul la prova, altul la pupa) și 2 pom-pom-uri.

In felul acesta economia de greutate făcută reducând artileria la strictul necesar, este folosită în primul rând pentru *mărirea vitezei.*

NAVELE CONTRA-AVIOANE

de RADU CIOCÂRDEL

miralitatea britanică a creiat un nou tip de vase, „contra-avioane". Această inovație a primei pueri navale din lume nu repetă decât faptul bine stabilit în istoria armelor că de câte ori apare o nouă armă ofensivă, de atâtea ori arma defensivă corespunzătoare nu va întârzia să fie creiată.

Englezii dându-și seama de ultimele progrese ale aviației maritime au creiat acest nou tip de vas pentru a-și proteja flota de cuirasate contra inamicului aerian. Nu este numai un simplu proect, deoarece primele 2 vase de acest gen au și intrat în serviciu. Astfel au fost transformate două din crucișătoarele vechi din 1917, *„Coventry"* și *„Curlew"* de 4290 tone, 137 m. lungime, 13,34 lățime, 40.000 HP. și 29 mile viteză.

Transformarea acestor crucișătoare constă în degajarea câmpului de tir vertical al artileriei suprimând catargele ; în înlocuirea totală a artileriei cu piese anti-aeriene și în transformarea stațiunilor de tir în stațiuni de tir anti-aerian, dotându-le totodată cu cele mai moderne telemetre. Cele 4 tuburi lans-torpile cu care erau dotate aceste vase, au fost și ele suprimate. De asemenea punțile au fost blindate pentru a se proteja părțile vitale ale navei contra bombelor.

Rolul navelor contra-avioane.

Se știe că artileria anti-aeriană actuală nu poate asigura apărarea decât la distanțe relativ mici, la distanțe mai mari tirul fiind aproape total ineficace. De aceea, rolul navelor contra-avioane este tocmai acela de a transporta această apărare anti-aeriană în așa fel încât atacatorul aerian, să sufere pierderi înainte de a ajunge în poziția de lansare. Apărarea trebue să creeze un obstacol greu de trecut, pentru ca aviația ce reușește să ajungă deasupra escadrei de cuirasate să fie redusă ca număr ; afară de aceasta este cert că de îndată ce vasele contra-avioane vor ataca, aviatorii cu foarte mare greutate vor putea să ajungă să ia poziții favorabile de lansare, iar dacă se bombardează dela mare înălțime, preciziunea bombardamentului va scădea mult. Se înțelege că viteza vaselor contra-avioane trebue să fie foarte mare pentru a putea manevra rapid în câmpul de luptă.

Vasul contra-avioane „Conventry".

Crucișătoarele transformate de englezi în contra-avioane, posedă o viteză destul de mare (29 mile) pentru a putea însoți o flotă de linie, este însă cert că viitoarele nave vor avea o viteză mult mai mare, un tonaj superior, cât și blindaje mai eficace. Așa dar soluțiunea actuală a apărării anti-aeriane pentru marina britanică nu este decât tranzitorie ; aceste două nave, *„Curlew"* și *„Coventry"* nu sunt decât vase de studiu și vor permite să se studieze experimental navele contra-avioane, atât din punct de vedere al calităților pe care trebue să le posede acest nou tip de vas, cât și în ceea ce privește utilizarea lor tactică.

In concluzie, putem spune că navele de război adaptându-se nouilor condițiuni de luptă, vor face ca aviația să aibă puține șanse de a fi victorioasă de îndată ce atacă singură o escadră.

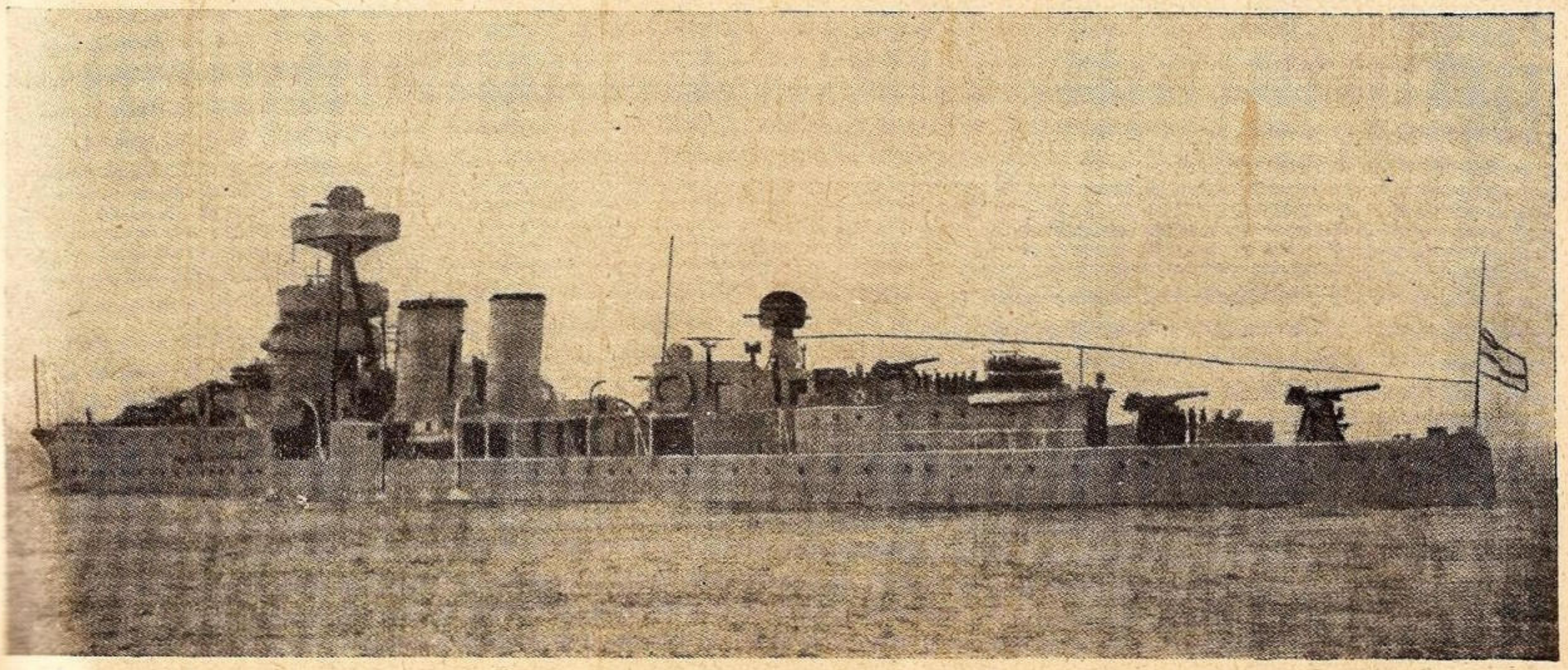
BIBLIOGRAFIE

C. R. Dartevelle: L'avion l'auxiliaire indispensable d'une escadre moderne.

H. Pelle des Forges : L'avion torpileur boulversera-t-il les conditions du combat naval ?

Un typ nouveau de navire de guerre : le „contre-avion".

L'Angleterre vint de décider d'assurer sa suprématie dans l'air comme sur mer.



Vasul contra-avioane „Corentry"

Zbuciumări

Privesc în susul unui zid
spre cer...
Şi mă întreb : De ce-am rămas ?
— Am rătăcit peatâtea mări...
Că mă opresc acum în prag
Cu gândurile 'n depărtări
Şi mă întreb ; de ce-am rămas ?

Aşi vrea să râd
Să mi-amintească de mine !
Aşi vrea să râd şi de uitări...
De visuri...
De suspine...
De viaţa unor alte zări
Albastre şi senine,
Ce mă rechiamă 'n depărtări
Cu melodii străine !...

Aşi vrea să râd, dar nu mai pot.
Ascult doar amintirea
Şi 'ncerc tăcerea să pătrund...

— Ce înţelesuri are viaţa
Când zidurile te strivesc
De seara până dimineaţa ??!

Simt sângele alunecând
şi inima cum bate...

Privesc corăbiile 'n gând
pe mări îndepărtate...

Au fost... şi încă vor mai fi
catarge legănate,
Fiori de valuri alergând
spre ţărmuri dantelate,
Amurguri roş-trandafirii
de zare estompate
Şi potecuţe argintii
ducând adânc... în noapte.
Si sunt strivit de amintiri.

Un câine care latră...
Un felinar... şi un gardist !...

...O viaţă îngropată...
Sunt un bătrân !...

— Dece nu pot, destinul să mi-l strâng
Cu frâurile toate
Şi clipele să le transform
In blocuri mari... de piatră ? ?

(Spring)

Elegie

Când strânşi în braţe, în luntrea mică,
Zefirul serii ne tot mâna
De fericire uitam că noaptea,
Din zarea stinsă, s'apropia.

Atunci delfinii, pe unda caldă,
Sub vraja lunei săltau mereu
De armonie s'umplea văzduhul :
Cânta şi marea, cântam şi eu.

Dar azi când singur îmi fac plimbarea
Şi visul nostru-i de mult sfârşit,
Sicriu îmi pare micuţa luntre
Şi eu prin neguri, un rătăcit...
. . . . . .
Pe ape toamna s'aşterne greu
Şi-un plâns s'aude purtat pe valuri :
E gol în juru-mi şi-i gol departe
E plânsul mării, şi plâng şi eu.

G. G. — Sulina

Longitudinea salvatoare

Era odată un căpitan de vapor care se îndrăgostise nebuneşte de o frumoasă americană.

Din nenorocire, tatăl fetei nu voia să aibă ginere un marinar şi pentru a-l descuraja i-a pus următoarea condiţie :

„Iţi voi da mâna fiicei mele când îmi vei proba că în răstimp de 8 zile se pot avea şi 3 Duminici". Cu alte cuvinte tocmai la paştele calului sau când o face plopul mere.

Un altul poate că s'ar fi descurajat, dar căpitanul nostru era foarte dârz, aşa că a plecat din San Francisco (acolo se afla el cu vaporul lui) şi a pus capul pe Sydney (Australia), navigând astfel în Pacific dela Est la West.

In ziua de 13 August (anul nu ne interesează) a trecut peste longitudinea de 180° şi pentru a fi în conformitate cu timpul dela Greenwich, a trebuit să sară o zi astfel că a doua zi în loc să fie Sâmbătă, s'a înregistrat în jurnalul de bord ziua de Duminică 15 August.

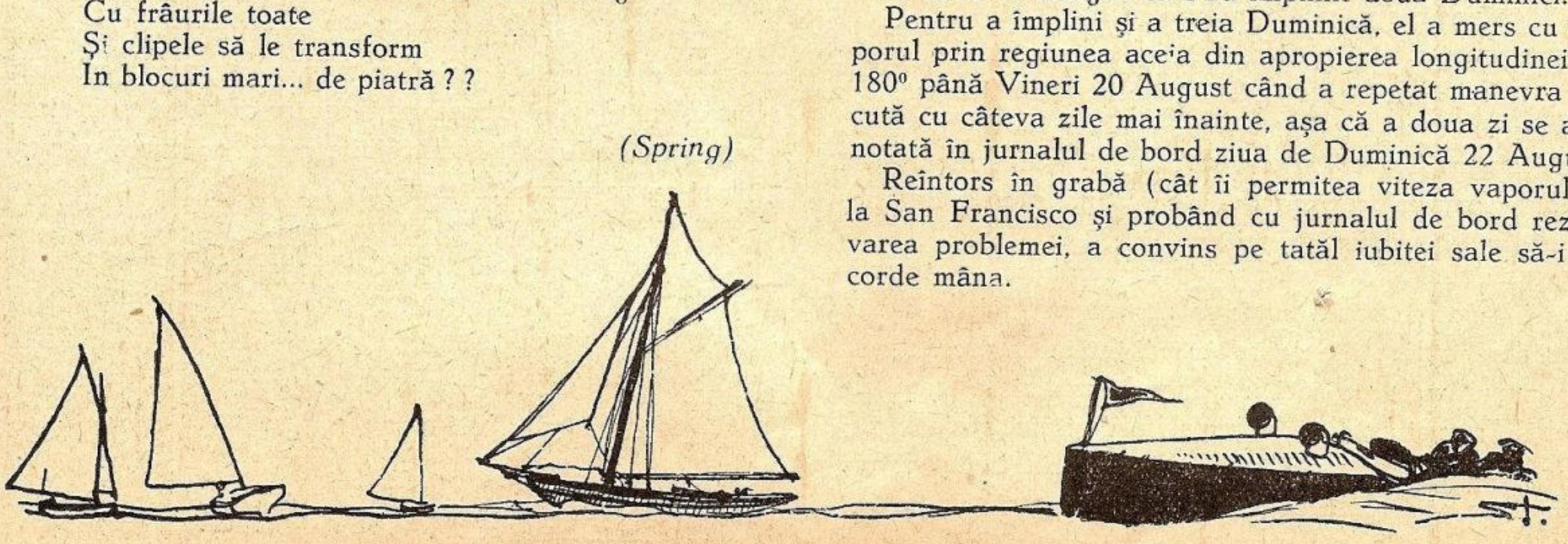
După ce a mers astfel câteva mile spre West, a schimbat drumul înspre Est şi a trecut înapoi peste longitudinea de 180° tot în ziua de 15.

De data aceasta, pentrucă mergea spre Est, a trebuit să facă o inversă schimbare de dată, adică a trecut în jurnalul de bord ziua de Sâmbătă în loc de Duminică 15 August.

A doua zi desigur că s'au împlinit două Duminici.

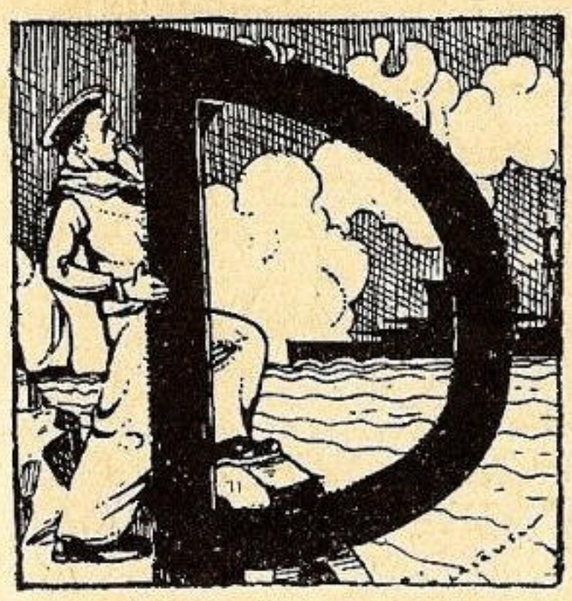
Pentru a împlini şi a treia Duminică, el a mers cu vaporul prin regiunea aceia din apropierea longitudinei de 180° până Vineri 20 August când a repetat manevra făcută cu câteva zile mai înainte, aşa că a doua zi se afla notată în jurnalul de bord ziua de Duminică 22 August.

Reîntors în grabă (cât îi permitea viteza vaporului) la San Francisco şi probând cu jurnalul de bord rezolvarea problemei, a convins pe tatăl iubitei sale să-i acorde mâna.



P L E C A R E . . .

„Partir, c'est mourir un peau" (Ed. Haraucourt)



upă amiază caldă de toamnă...

La farul observator este arborat pavilionul triunghiuar alb, cu un cerc roşu în mijloc, alături de un balon, anunţând sosirea unui vas poştal din susul Dunării.

Michea, barcagiul agenţiei Lloyd, îşi curăţă nedespărţita-i pipă, lovind-o cu grije de tocul ghetei sale deformate de vreme, o învelește apoi meticulos într'o basma şi termină toată ceremonia aceasta, ascunzând-o sub o scândură din prova bărcii sale, în care s'a urcat, stând gata pentru a intra în „funcţiune".

Depe catargul farului, se coboară treptat, mai întâiu pavilionul, apoi după un interval mai lung, balonul, semn că vasul a ajuns la marginea de West a oraşului, trebuind să apară în vedere peste puţin timp.

Pe pontonul la care va acosta, agentul vasului se plimbă dela un capăt la altul, privind cu ciudă la funcţionarul vamal, pe care l-ar dori desfiinţat. De un vinciu arhaic, ce se poate mişca pe şine, stă rezemată sentinela de serviciu, iscodind zarea.

Mai întâiu, abia vizibil, apoi din ce în ce mai lămurit, se desprinde de pe coşul vasului o dâră subţire de fum, ce pare că încrucişează printre catargele vaselor legate la mal.

Pontonul începe să se aglomereze cu privitori, oamenii de serviciu ai agenţiilor, ai vămii, hamali şi alţii. Intr'un colţ al pontonului, un grup de oameni discută, plâng, se sărută, îşi strâng mâinile...

Un alt grup, mai la o parte, priveşte la ceilalţi, şi abia îşi pot stăpâni durerea ce-i cuprinde acum, când au mai rămas doar câteva ore până la plecare...

Cei ce pleacă se recunosc printre ceilalţi : au pe faţă ceva din neprevăzutul ce-i aşteaptă. In timpul acesta vaporul s'a apropiat, a trecut încet prin dreptul pontonului, şi începe manevra de întoarcere.

Vine apoi, abia mişcându-se, în faţa pontonului, unde e privit cu egal interes şi de cei ce pleacă şi de cei cari rămân.

O comandă scurtă şi ancora alunecă cu repeziciune în fundul Dunării, trăgând după ea lanţul ruginit de ape, însoţit de un zgomot asurzitor.

Acum intră în acţiune Michea barcagiul, care se apropie de vapor cu barca lui ce saltă uşor pe valurile făcute de căderea ancorei. Se apropie mai întâiu de prora vasului, ia parâmele pe cari le aduce la mal şi le leagă de „bàbàle"; apoi se duce la pupa, face şi aici aceiaşi operaţie, terminând cu aprinderea pipei, prin fumul căreia se uită, ca prin ceaţă, la cârma dela care mai are de scos „contratimonul"...

Acum vasul e acostat, cu scara atingând pontonul, şi aşteaptă ora plecării.

Pe bord animaţie mare : pasagerii se plimbă, privesc, se lasă priviţi, fac glume pe socoteala celor întristaţi.

La capătul scării s'au îngrămădit acei cari pleacă pentru a li se face revizia paşapoartelor şi controlul vamal. Toţi cunoscuţii cari au condus pe viitorii pasageri, vor să fie cât mai aproape de aceştia, îi roagă să le scrie, îşi strâng mâinile pentru ultima oară.

Un muget prelung de sirenă anunţă plecarea vaporului : e momentul despărţirii definitive... Un ordin scurt dela comandă şi începe să se „vireze" ancora. La pupa şi la prova, marinarii strâng frânghiile, le aşează şi apoi privesc şi ei la cei cari flutură batistele, obicinuiţi cu spectacole de acestea...

Continuându-şi manevra, vasul a ajuns în mijlocul Dunărei, în care-şi profilează acum imensa-i siluetă.

Porneşte apoi cu pupa spre pontonul de întoarcere, însoţit pe mal de mulţimea ce cu un moment înainte se afla pe ponton.

Insfârşit, e acostat şi aci, provizoriu ; cei de pe vas comunică prin strigăte cu cei rămaşi; îşi şterg lacrimile, răspund la ultimele întrebări şi promit scrisori.

Alte trei sunete de sirenă anunţă plecarea definitivă. Impinsă de curent, prova vasului se depărtează încet, încet, făcând mai întâiu un unghiu mic, apoi din ce în ce mai mare, cu pontonul.

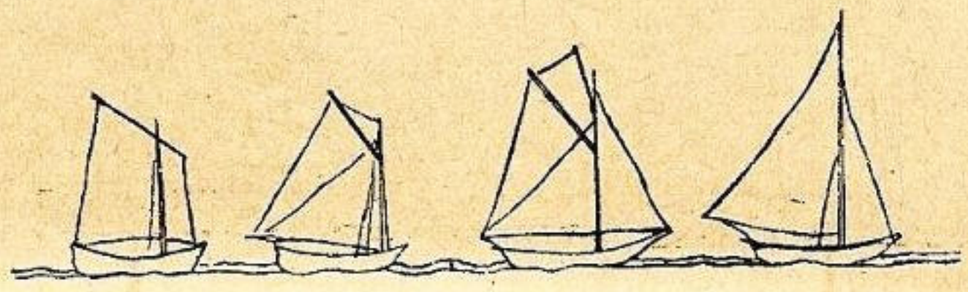
Soarele, care în acest timp a fost biruitor în lupta cu întunericul, stă gata să alunece după orizontul ce-l aşteaptă ca o prăpastie imensă. Discul său ce pare aprins de foc, îşi trimite ultimele raze ca răsuflarea din urmă a unui muribund, colorând în roşu vaporul, care-şi continuă rondoul. Doar o parâmă mai leagă pupa vasului de ţărm, aşteptând un ordin numai, ca să rupă orice legătură a celor ce pleacă, cu uscatul.

— „Mola"... Cuvântul aşteptat cu înfrigurare a fost rostit. Vasul e întors complect, cu prora spre mare, pe care o va înfrunta peste puţin timp.

Se depărtează : numai câteva fluturări de batistă se mai văd în obscuritatea ce începe să înconjoare vasul...

Noaptea s'a lăsat, cuprinzând sub cupola ei şi pe cei ce s'au dus şi pe cei cari au rămas.... Pe mare se mai văd un moment luminile vaporului, pentru ca peste puţin timp, să nu rămână decât nemărginita mare, cu vuetul ei veşnic şi cu veşnica ei chemare...

Christofor Dan Samsonic
Sulina

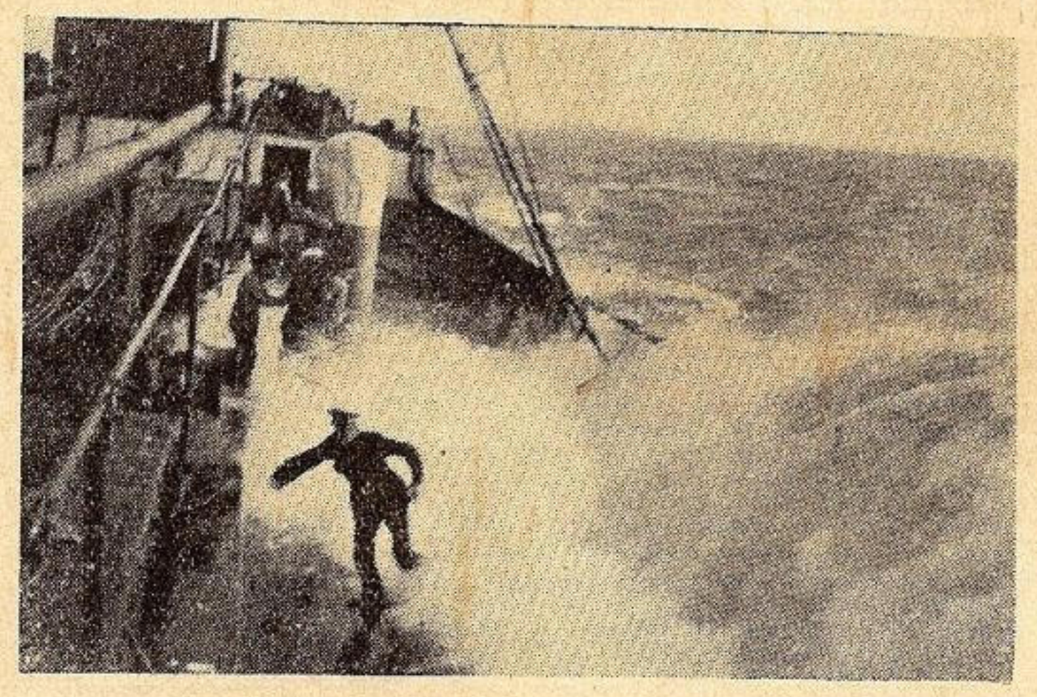


Un record marinăresc: Nostromul

Ziarele, revistele relevă din când în când diferite recorduri. Unul care a înotat atâtea ceasuri, altul care a mâncat nu știu câte gogoașe, viteza transatlanticelor, a avioanelor și câte altele cari ne fac să ne minunăm de multe ori.

Dar sunt și recorduri de cari nu se aude niciodată. Ele trec neobservate. Să citez unul din ele.

E vorba de șeful de echipaj depe vaporul *„Carpați"* al S.M.R.-ului *Ghedeon Grămoiu*. Marinar din 1903, și-a început cariera aspră pe bordul crucișătorului Elisabeta ca timonier. A trecut apoi pe vasele Serviciului Maritim Român, iar din anul 1912 se află ambarcat încontinu pe vaporul Carpați cu o mică întrerupere în timpul războiului, când cargoboturile românești au fost înarmate și aveau echipaj rusesc. Grămoiu a revenit, după încetarea ostilităților, iar pe vasul lui, continuându-și a-și face ser-



„De furtună nu-i e teamă, ci ocolește valurile ce se prăbușesc pe punte".

viciul până în prezent, împlinind deci 25 de ani de serviciu pe aceiaș navă. El a fost prezent când s'a arborat pentru prima oară pavilionul național la pupa lui *„Carpați"* la eșirea din șantierul englez.

Nu pare ceva extraordinar de a fi ambarcat pe acelaș vapor 25 de ani. Totuși constitue o raritate în marinărie deoarece de obiceiu marinarii se mută din diferite motive după un timp pe alte vase, neajungând nici unul, sau foarte rar, să aibă atâta stabilitate pe un vapor.

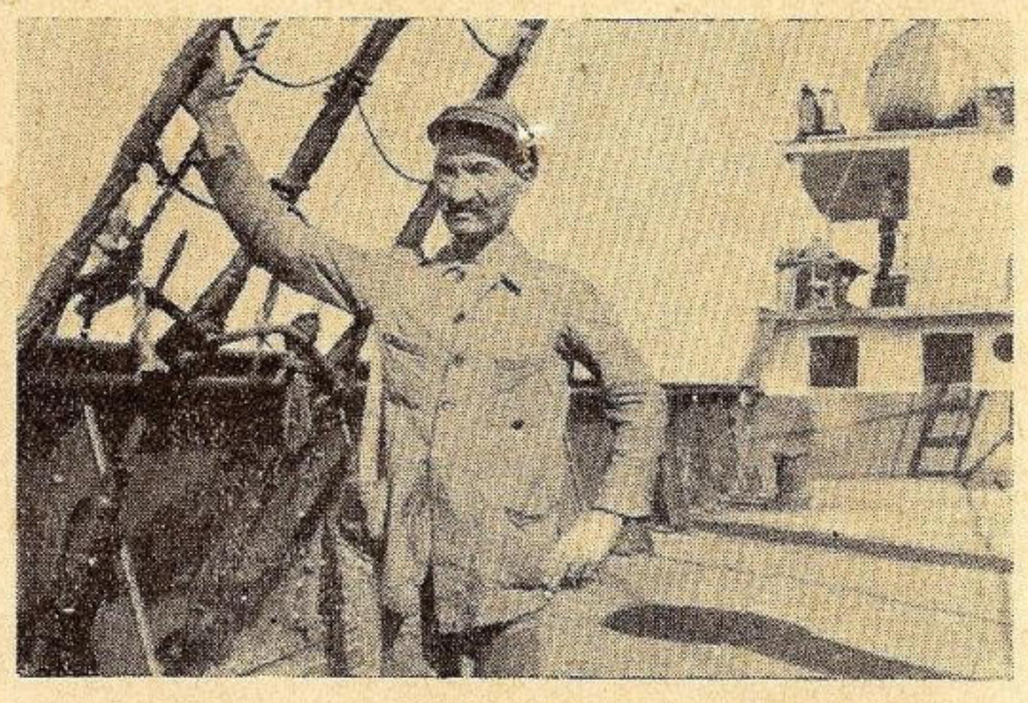
Un sfert de veac pe aceiaș navă care te-a legănat pe valuri, pe timp bun și rău pe toate mările globului și care ți-a devenit dragă ca un bun al tău, nu e un fapt unic. Prin câte furtuni și peripeții nu a trecut un cargobot așa denumit *„tramp"* pe întinsul mărilor în acest sfert de veac! Toate acestea le-a trăit șeful de echipaj Grămoiu.

Câte amintiri! Tempeste, avarii, cârme rupte etc., etc. cari toate nu pot fi uitate.

Dar să vorbim puțin de șeful de echipaj sau NOSTROM cum i se mai spune în limbaj marinăresc. E un om bătrân, de obiceiu cu barbă sau cu mustață mare, fumând din lulea. Scump la vorbă, morocănos chiar, are o aversiune pentru începătorii meseriei de marinar, asistenții veniți proaspeți la bord, cari se văd fiecare un Nelson în sine. Ii ceartă, îi dojenește cum îi vine la gură, numindu-i și găgăuți. Totuși are inimă bună. Ii învață să facă noduri marinărești, să vopsească, să prepare vopsele și câte altele, toate taine pentru începător și cari îi vor folosi în viitoarea carieră.

Nostromul prevestește timpul rău, ori cât de frumoasă ar fi vremea, căci ca oricare bătrân își are junghiurile și reumatismele lui cari nu-l înșeală niciodată. E un fel de barometru permanent al bordului. De furtună nu-i teamă. Trece liniștit pe punte, ferindu-se cu abilitate de valurile mari cari trec peste bord.

El e mâna dreaptă a secundului, ajutându-i la întreți-



Pe vreme frumoasă nostromul surăzător așteaptă ordine.

nerea atât de dificilă a vasului, la încărcare și descărcare în porturi. Cunoaște toate colțurile vaporului până și niturile lui.

Odată nostromul Grămoiu fusese lovit de un val. Câteva contuziuni, pentru cari un doctor îi recomandase să stea liniștit în pat câteva zile spre a-i trece. I se spuse să nu părăsească cabina. O zi nu fu văzut pe punte. Insă a doua zi, ce credeți? — în zorii zilei iar îl vedem printre parâmele și vopselele lui.

Obișnuința e a doua natură!

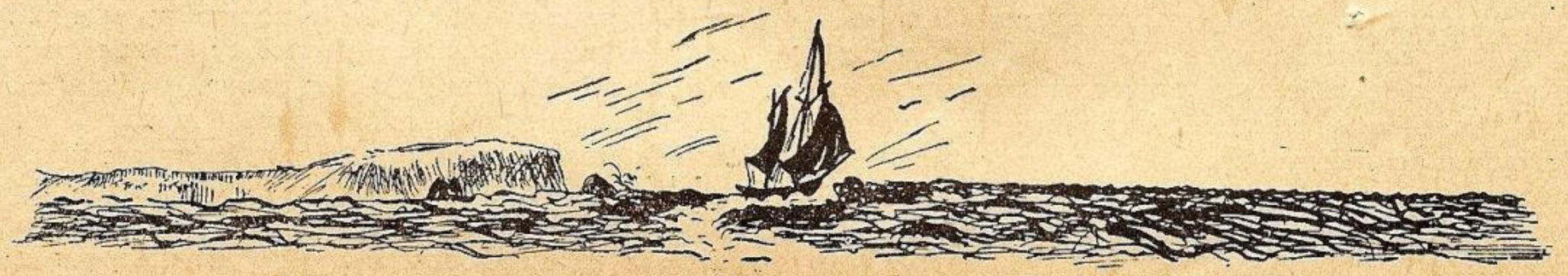
Secundul l'a închis în cabină, ordonând să i se dea mâncare prin geamul cabinei sale. Altfel nu a fost posibil să-l facem să stea liniștit. Și ce chin pe el sărmanul în acele zile cât a fost nevoit să stea acolo!

Aceștia sunt șefii de echipaje; așa sunt!

Și când te gândești că acești lupi de mare cari iubesc atât de mult apa, au o oroare grozavă de ea când ajung la uscat, detestând-o din toată puterea cuvântului.

Ce bun e vinul de Cotnari după o călătorie de amar... e refrenul unui cântec fredonat de marinari.

O. P.



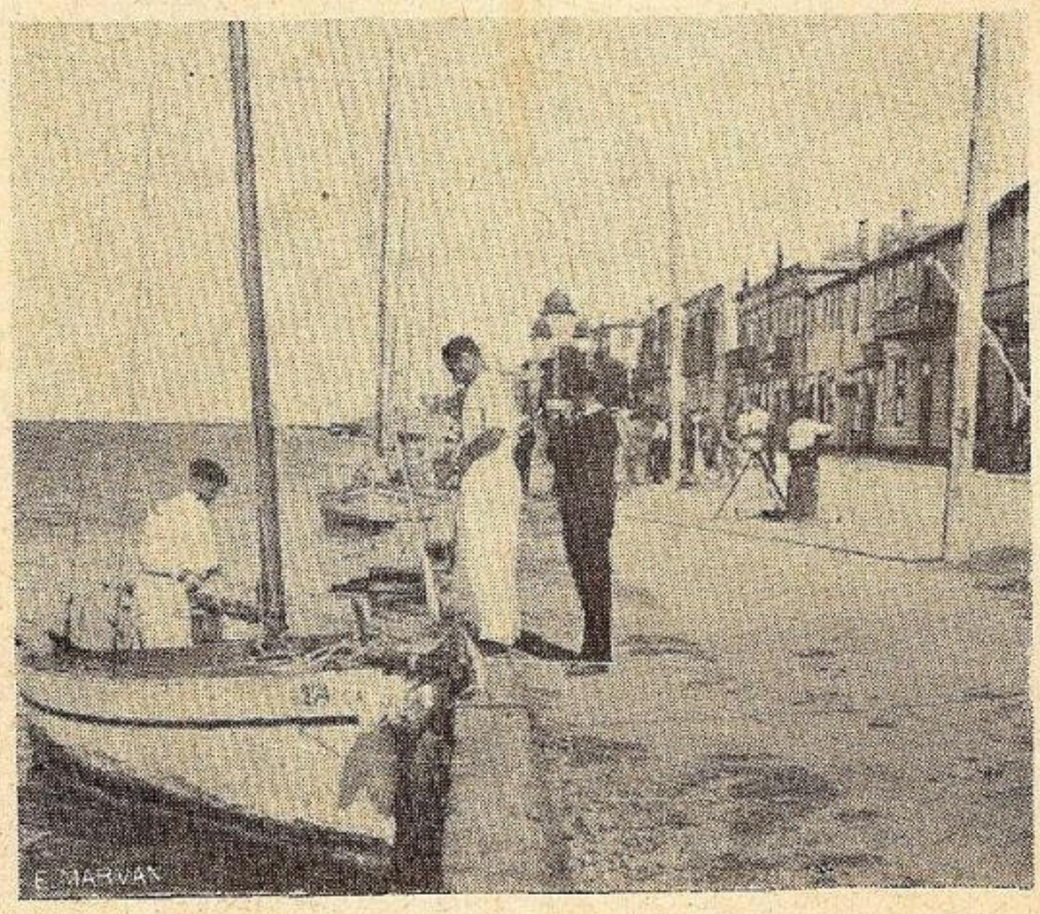
JURNALUL UNEI CROISIERE

— DELA CETATEA-ALBA LA CONSTANȚA —

(Continuare)

11 August. Dimineața după ce luăm câteva pahare de lapte, așteptăm sosirea d-lui dr. Radu dela Tulcea, unde plecase din ajun pentru a-și pansa nasul lovit în drum de manivela derivorului un accident dureros dar suportat bine. In fine, sosește „vaporetto"-ul P.A.R.I.D.-ului și se arată pe debarcader d-l Radu cu pachete de cumpărături — este primit cu urale. La 9 a. m. plecăm mai departe în jos, până la Sft. Gheorghe. Regiunea aceasta a brațului este foarte pitorească, brațul curgând la poalele lanțului de munți dobrogeni. Ceva mai târziu trecem de satul turcesc *Mahmudia,* un sat mare cu case cu acoperișuri plate și două minarete de moschee. Vântul este bun. Cum brațul acesta are numeroase cotituri, facem numeroase volte.

Pe la orele 5 p. m. ajungem la canalul „Regele Ferdinand". Acest canal, drept ca o săgeată, cu apa lină, cu plopi giganți și maluri verzi de răchite, părea o lungă și frumoasă alee sau un bulevard dintr'un oraș exotic. Ca-



La Sulina

nalul acesta leagă brațul Sf. Gheorghe de lacul Razelm. Prin el, speram la Sulina, să trecem în lac și din lac prin „Gura Portiței" în mare ; dar speranțele noastre din cauza necunoașterei s'au spulberat : canalul este larg numai de 5 metri și malurile au vegetație de stuf și salcie. De trecut prin el se putea deci numai cu vânt favorabil, edecul fiind imposibil din cauza vegetației. Vântul nostru era nefavorabil pentru navigație pe canal. Hotărîm să mergem prin Sft. Gheorghe în mare. După o navigație de 4 ore ajungem pe la orele 9 seara la Sft. Gheorghe, îl vizităm cu ocazia câtorva cumpărături ; este un sat mare de pescari cu multe chirhanale. La ora 10 seara pornim cu luminile aprinse, la mare. La gura brațului apa foarte mică, aproape toate cutterele ating fundul, altele se opresc cu tot vântul. Facem sondajii cu felinar în mână și pantalonii sumeși ; d-l N. Covalenco intră în apă și însoțit de câțiva inși, explorează regiunea spre a afla în ce parte e apa adâncă. Explorarea ne arată că pe o întindere de mai mulți klm. apa e foarte mică. Primim ordinul de a ancora și înopta pe locul unde ne găsim, cam 5—6 klm. dela farul Sft. Gheorghe și vre-o doi klm. dela mal.

După ancorare, ne culcăm, asigurându-ne dacă toate cutterele sunt la mici distanțe unul de altul — o precauțiune pentru caz de nevoie sau transmitere de ordine. Pentru prima dată petrecem ancorați noaptea în larg, dormind buștean.

INCEDIU, FURTUNĂ PE MARE, NAUFRAGIU.

12 August. La orele 6 dimineața după un ceai făcut pe bord la mașina de gătit, pornim înainte. Vânt bun, dar nefavorabil, înaintăm în volte.

Trecem din apă dulce în cea de mare, continuând drumul în volte, care ne fac să pierdem o mulțime de timp. După amiază vântul a început să umfle valuri mari. Ne apropiem din prevedere mai mult de țărm, făcând volte mai mici, așteptând ca cutterele să se apropie mai mult unele de altele.

La orele 8 seara găsim o colibă de pescari pe mal, ancorăm în dreptul ei. Ordin - noptăm aci, decât să înaintăm noaptea pe mare cu vânt nefavorabil și tare. Găsim niște pește la pescari ; facem o ciorbă bună, care bine piperată și stropită cu vin roșu ne împacă. Echipagiile fiind pe mal, se declară incediu pe *„Meduana" ;* echipagiul ei sare repede și în câteva momente focul este stins ; felinarul căzând din locul unde a fost prins, din cauza valurilor, aprinde un coș de papură cu flacără mare. Datorită plantonului dela acea oră, d. N. Ceaicovski, a fost evitată o nenorocire, aprinderea ambarcațiuni întregi. Noaptea dormită în liniște pe mal lângă coliba de pescari.

13 August. Dimineața pornim mai departe pe timp bun și vânt favorabil. Către amiază vântul crește mereu, valurile se ridică din ce în ce mai mari. Cutterele din frunte se apropie de mal. Le ghicim gândul de a trage bărcile pe mal, neputând înainta pe acest vânt de furtună și valuri de 5—6 metri, riscând de a lua apă și a ne răsturna în larg. Ancorăm toți la 20 metri de mal înaintea bancului de nisip și nu după, căci am risca să eșim pe banc, iar valurile să ne umple bărcile. Incercăm să trecem bancul fără vele, fiind duși de curent. Ancorele însă sau împotmolit grozav — cutterele *„Zefirul"* și *„Naiada"* taie parâmele lăsând ancorele în apă. Cutterele libere vin spre mal, însă curentul de lângă mal fiind puternic, sunt întoarse cu bordul în valuri și se răstoarnă. *„Nutzi"* de altfel este prima care se răstoarnă în aceleași împrejurări. Sărim în ajutor, scoatem mai întâi hainele și alte obiecte sau provizii spre a nu fi duse de apă ; cu multe eforturi *„Nutzi"* este scoasă pe mal.

In acest timp ceva mai departe cam la vre-o 500 metri de mal *„Naiada"* se răstoarnă și ea ; este scoasă cu multe eforturi de celelalte echipagii.

„Zefirul" cutterul cel mai greu, parcă așteaptă rândul pe jumătate plin cu apă. Tăindu-se parâma ancorei și venind un val mare, îl răstoarnă. Trei din echipagiu care se aflau pe el înoată spre mal, cu centuri de salvare sau scânduri.

Reunindu-se toți cu mari eforturi este scos și *Zefirul* pe mal, puțin avariat. Situația noastră nu este de invidiat mai ales a celor cari s'au răsturnat : hainele umede, provizii și haine luate de apă, cu pâinea și celelalte din cele de mâncare udate cu apă de mare și munciți la extenuare la scoaterea pe mal. Dar găsesc haine uscate și hrană dela celelalte echipagii cari n'au suferit și făcând focuri ne culcăm extenuați de muncă și emoții, pe malul pustiu la circa 25 mile de Constanța și de cealaltă parte a lacului Razelm.

Ne aducem aminte că este ziua de 13 August şi superstiţia îşi găseşte teren prielnic în sufletele noastre.

LA CONSTANŢA

14 August. Sculându-ne, ne pregătim de a lansa bărcile pe apă şi să mergem mai departe. Vântul noaptea schimbându-se, valurile s'au potolit. Trebue să ajungem până la 15 August dimineaţa la Constanţa.

Lansarea şi câteva mici reparaţiuni precum şi căutarea ancorelor cu parâme de peste 30 metri, din care una a *„Zefirului"* a fost găsită, ne ia jumătate din zi. Cu vânt dela mal, favorabil, pornim spre sud pe la orele 12 a. m. Călătoria aceasta a decurs pe mare liniştită cu vânt slab chiar încetând în dreptul capului Midia unde ne găseam pe la orele 9 seara.

A început în schimb briza de noapte cu ajutorul căreia înaintăm frumos. Admirăm cu extaz feeria de lumină de la Mamaia şi Constanţa în frunte cu farul „Carol" şi luminile de intrare în port, — un spectacol de neuitat prin diversitatea, mărimea, alternanţa şi întinderea luminilor Constanţei văzute noaptea de pe mare. Intrarea în port o facem cu greu în numeroase volte, printre vapoare şi geamanduri, ţinându-se unul după altul.

La 12 noaptea am ancorat la debarcaderul Yacht-Clubului Regal Român unde nu găsim pe nimeni afară de doi marinari ai calei Y. C. R. R. Câţiva dintre noi se duc în oraş ca să cumpere ceva de mâncare şi tutun, proviziile noastre sfârşindu-se complect şi la timp ; dacă stăteam mai mult în mare am fi suferit de foame şi de sete, dar mai ales lipsa cea mai grea este cea de tutun. In fine ne culcăm pe cutterele noastre, nevoind a ne deplasa în oraş şi a căuta loc de odihnă.

15 August Constanţa, eşind în oraş aflăm că Majestatea Sa Regele a sosit la Constanţa pentru a asista la serbările Marinei, care astă-zi are cea mai mare sărbătoare — botezul submarinului *„Delfinul"*, dar solemnităţile se petrec la Mamaia. Vizităm oraşul, iar seara o petrecem cu toţi în oraş până târziu, ducându-ne să dormim la Şcoala de Specialităţi a Marinei. In ziua de 16 August participăm la regate, aceasta numai nominal, căci conducerea Y C. R. R. a hotărât să ofere o cupă aparte pentru ambarcaţiunile noastre — deci să concurăm între noi şi nu împreună cu „star"-urile Yacht-Clubului, cu toate că ulterior s'a constatat că nu este mare diferenţă de viteză.

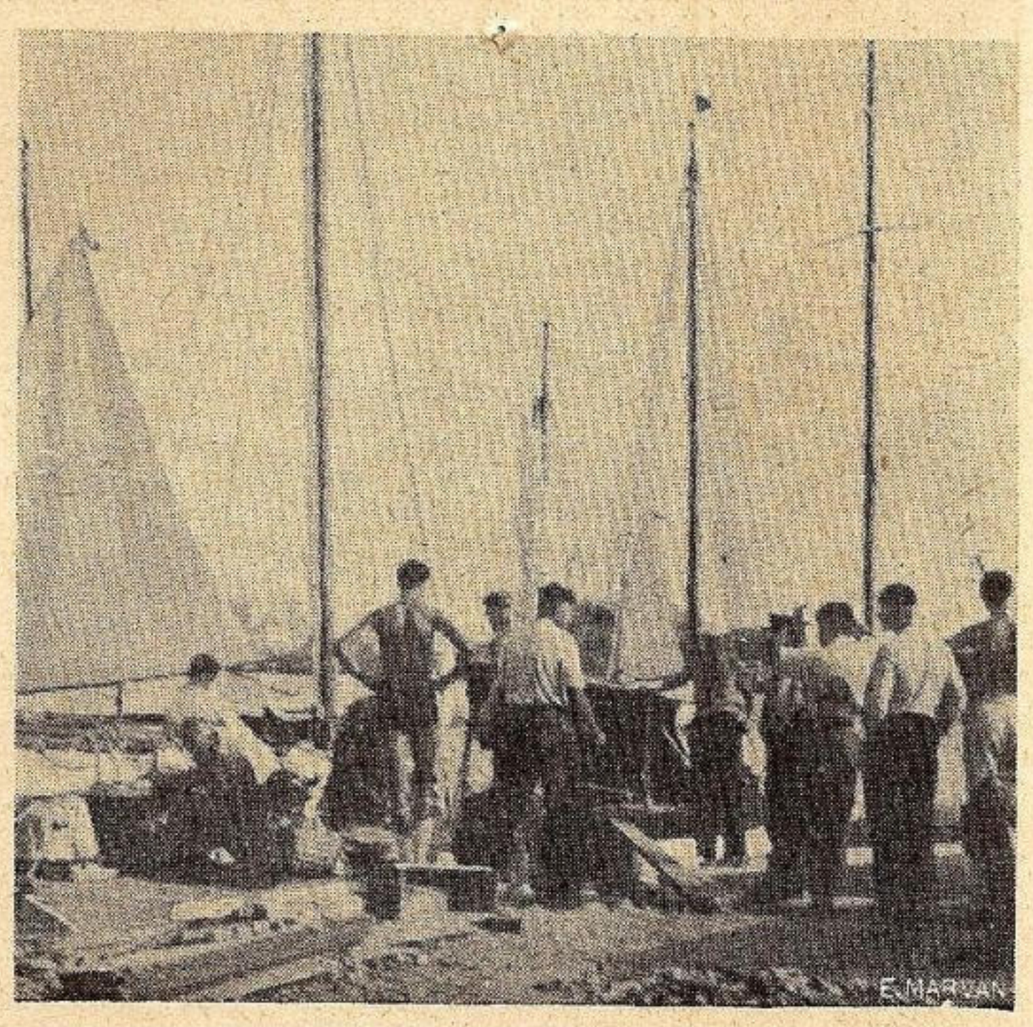
Văzând această stare de lucruri se decide participarea numai a două cuttere : *„Nimpha"*, condusă de d. N. Covalenco şi *„Naiada"* de d. M. Rutta, *„Naiada"* vine înaintea *„Nimphei"* şi astfel câştigă o cupă de argint cu inscripţia : *„Regate 16 August 1936" „Y. C. R. R."*. A doua zi vizităm Eforia şi Mamaia, crezând că mâine, cel mai târziu poimâine plecăm înapoi având vânt favorabil. Câţiva dintre noi pleacă cu trenul la Cetatea Albă.

INAPOI SPRE CASĂ.

La 18 August dimineaţa suflă vântul de nord — tocmai acel care nu ne trebue. Ce facem ? Să plecăm cu acest vânt care mai este şi tare, ar însemna să ajungem la Cetatea Albă în 10—12 zile, dar nu toţi dispunem de timp şi nici nu putem să aşteptăm un vânt favorabil fiindcă funcţionarilor le expiră concediul.

In fine se decide ca cu tot vântul nefavorabil să plece acei cari se grăbesc să ajungă cât mai repede acasă numai cu un singur Cutter, căci cu unul de sigur vor face mai puţin timp de cât în flotilă de două ori trei. Pleacă *„Zefirul"* sub conducerea d-lui Nicolae Covalenco cu d. Mihail Melnicov, M. Fuchelman, Alexandru Boicu şi A. Lernovici, pe la orele 5 după amează echipat şi aprovizionat destul de bine.

Ceilalţi rămaşi cu cinci cuttere, după convorbirile telefonice la Bugaz cu Comandantul vaporului *„Ville de Toulon"* care va sosi luni 24 August la Constanţa şi pleacă după descărcare imediat înapai la Bugaz, urmează să vie cu acest vapor. Sosirea acasă ambarcaţi astfel pe vapor nu ne prea convine, dar nu avem ce face ; fiindcă nu putem eşi în mare fără să avem cel puţin patru inşi pe bordul fiecărui cutter, dar am rămas câte unul. Astfel dela cutterul *„Nimpha"* a rămas numai d-l Strohmaer, d-l Locot. Muşat I., neputând face drumul înapoi, având nevoie neapărat să fie la Galaţi din interes de serviciu, d. Nicolae Covalenco fiind plecat cu *„Zefirul"*; pe *„Naiada"* d. M. Rutta ; d. Mihail Melnicov *fiind* plecat cu *„Zefirul"*, iar d-l N. Ceaicovschi cu trenul acasă. *„Olimpiada"* S. Iusipenco şi P. Rutta, avocatul A. Lernovici plecând acasă cu *„Zefirul"*, *„Meduana"* rămâne cu doi : L. Maximov şi A. Ivanov, ceilalţi plecaţi d. S. Staranchevici şi Fich cu trenul, iar d. Alex. Boicu cu *„Zefirul"*. *„Nutzi"*



La debarcaderul Y. C. R. R. Constanţa

rămâne singură cu întregul echipagiu, dar nu poate risca o călătorie lungă începând să facă apă şi nefuncţionând derivorul. Hotărîndu-se plecarea înapoi cu vaporul *„Ville de Toulon"* şi care vine tocmai Luni 24 August, nu ne rămâne decât să aşteptăm sosirea lui. Cu această ocazie având timp de câteva zile vizităm „perla mării Negre" pe îndelete, fără grabă. Nu mai dormim la Şcoala de Specialităţi, ci având pături şi perne proprii dormim jos pe pământ în cala Y.C.R.R. Dar ne ajunge altă pacoste, cum se luminează de ziua, muştele ne atacau cu zor şi tocmai atunci când mai mult ţi-e drag somnul — trecem pe cutterele noastre dragi şi le transformăm în dormitoare.

Primele câteva zile noi toţi luam masa la unul dintre restaurantele din oraş, dar mai târziu văzându-ne cu banii împuţinaţi, hotărîm să facem masa singuri, căci doi dintre noi, d-nii Maximov şi Rutta sunt bucătari buni, ajutaţi de ceilalţi. In fiecare seară se stabilea numele celor cari se duc la piaţă pentru cumpărături —hotărându-se tot odată şi „menu"-ul, care era zilnic compus din două feluri. Acesta era aranjamentul pentru masa de amiază, iar di-

mineața și seara aveam eternul „ceai" cu ceva. Seara de obicei o petreceam în oraș sau la un cinema, la vre-un restaurant sau stând pe bancă lângă Cazinou îngânând câte un cântec în cor și privind marea. Ziua dacă nu vizitam ceva, o petreceam în port la Cală, unde ne era casa lângă cutterele noastre.

Până la amiază eram ocupați cu bucătăria și piața și numai după „puiul de somn" de după amiază, mergeam în oraș. In fine, Luni 24 August a venit *„Ville de Toulon"*, aflăm dela comandantul vasului că mâine după amiază să fim pregătiți căci nu are să ne aștepte. Il credem, căci cine așteaptă pasageri gratuiți. Strângem toate lucrurile noastre din cală ducându-le pe cuttere. Trebue să menționez că dintre toți cei rămași la Constanța d-l *L. Maximov* ne-a devenit comandant prin forța lucrurilor. De atunci l'am poreclit în glumă „Căpitan Iani".

Marți ne sculăm devreme și pregătim pentru plecare la vapor.

Pe la 11 și ceva suntem remorcați de o șalupă care ne duce la vapor; sosiți acolo, scoatem catargele cu ajutorul vinciurilor și tot cu ajutorul lor și cutterele le așezăm pe coverta vaporului. Terminându-și descărcarea pe la 4 după amiază „Ville-de-Toulon" părăsește Constanța luând direcția spre Bugaz-Nord-Est. Toată noaptea marea era destul de agitată, fiind un vânt puternic, vaporul nostru se clătina într'un unghiu mare. Regretă unii că marea nu este liniștită și nu e lună plină, iar alții sunt bucuroși a călători pe marea agitată. Dormim în cuttere care și aci pe vapor ne-au rămas să ne țină de casă.

Spre dimineață vântul de nord crește și mai mult și fiind dela mal, valurile sunt mari numai în larg, de aceia ca să nu piardă din viteză *„Ville de Toulon"* se apropie de coastă.

Miercuri 25 August, pe la ora 5 după amiază sosim în portul Bugaz, găsim câțiva prieteni pe chei veniți spre întâmpinarea noastră. Coborîrea cutterelor pe apă de pe vapor și așezarea din nou a catargelor ne ia mult timp. D-nii M. Rutta și P. Rutta, A. Crasovschi și V. Strohmaer pleacă cu trenul la Cetatea Albă, rămânem și mai puțini. Neputând sta noaptea în gârlă lângă vapor, tregem cutterele în mare și le scoatem la mal pentru mai mare siguranță pentru noapte. La o cârciumă din port, găsim în persoana proprietarului un vechi prieten și mare amator de sport velier, care ne face o excelentă ciorbă de pește precedată de aperitive și stropită cu vin roșu dulce de Șaba. Dormim în bărcile noastre.

Dimineața sosește dela Cetatea Albă nostromul Calei L. N. R. cu un nepot al său ca să conducă un cutter, neputând noi cinci inși să conducem patru cuttere pe un vânt tare și protivnic. Sufla un vânt de nord foarte puternic, încercăm să intrăm din mare în limanul Nistrului, dar nu reușim decât până la jumătatea gârlei. Rămânem ancorați la insula Carolina așteptând ca spre seară să scadă vântul. Totuși seara vântul nu scade, chiar dacă ar fi scăzut sau ar fi schimbat direcția, pe Liman navigația după apusul soarelui este interzisă. Terminăm ultimele alimente ce avem, chiar și ultimii bani, și ne culcăm toți opt inși în cutterul *„Meduana"* ca să ne fie mai cald, având numai câteva pături uscate și fiindcă celelalte cuttere au început să facă apă.

In dimineața zilei de 27 August ne sculăm pe la orele patru dimineața. Avem tot vânt de nord, contrar dar slab. plecăm spre Cetatea Albă navigând în volte. Dar după o oră vântul crește din nou și după trei ore de mers pe liman agitat ajungem la Saba ca să facem rost de mâncare și tutun.

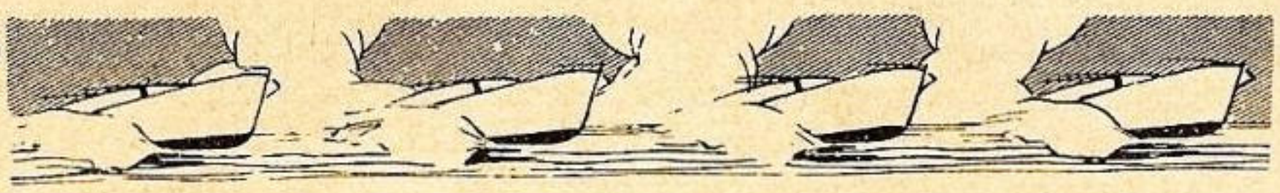
Pe la orele 9 dimineața vine d. Locot. Mușat cu o șalupă a Grupului de Vase Liman ca să ne ia la remorcă până la Cetatea Albă, neputând noi înainta din cauza vântului extrem de tare.

Cu greu ne remorcăm în larg și pornim ușurați că putem ajunge la Cetatea Albă într'o singură oră. Din cauza valurilor mari pe cari le tăem în viteză, suntem mereu stropiți de apă cu toate că ne acoperim cu ce avem, „trench-coat"-urile noastre fiind ude în drumul până la Saba.

La 12 și ceva ajungem la Cetatea Albă, chinuiți și storși de vlagă prin munca și neajunsurile unei astfel de navigațiuni pe ambarcațiuni mici, nici una netrecând peste 6,20 m. lungime, dar mulțumiți că am făcut această croisieră, temerară într-u câtva. De altfel numai amatorii de veliere ne pot în totul înțelege, și plini de experiența mării, cunoscând astfel aproape tot litoralul românesc al Mării Negre, rămânându-ne cel dela Constanța-Ecrene.

A. I.

NAUTICA S. A.



REGHIN

FABRICA DE BARCI

IMBARCAȚIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)

VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licență specială), Yacht cu cabină

MOTOR : Șalupe mici (Oul-Board) Șalupe de Dunăre și Mare actualmente în lucru o șalupă de 600 H.P).

BARCI SIMPLE de promenadă și pescuit.

Liniile de navigaţie în jurul lumii

Navigaţia în jurul pământului este asigurată de navele mai multor pavilioane.

Astfel Statele Unite au navele societăţii *Dollar Steamship Company*, Japonia pe ale societăţii *Osaka Shosen Kaisha*, Olanda cu *Silver Java Pacific Line*, Suedia cu *Transatlantic Steamship Company*, şi Franţa cu *„Messageries Maritimes"*.

Pare curios că nici o societate engleză nu a fost menţionată în enumărarea de mai sus. Adevărul este însă că reţeaua în jurul lumii este realizată de mai multe companii, fiecare având numai o porţiune din glob, astfel pavilionul englez face ocolul lumii prin *P. O. Royal Mail, Eastern and Australian Steamship Company, Union Castle Line, New Zealand and Shipping Company* şi altele.

Italia este pe cale să organizeze o linie care să facă înconjorul globului, trecând prin Panama.

O nouă expediţie submarină la Polul Nord

Incercarea făcută de Sir *Hubert Wilkins* în 1931 cu submarinul *Nautilus* nu a dat roadele scontate din cauza submarinului care era prea vechi şi fusese improvizat pentru această expediţie polară.

Ideia a fost reluată de americanul *M. Elmann* care are un submarin special construit, botezat *Argonaut*. Acest submarin are 102 m. lungime, 8 m. lăţime, deplasament 2000 tone la suprafaţă, viteză la suprafaţă 18 noduri şi 8 noduri în imersiune. Echipajul, în care se cuprind marinarii, ofiţerii şi savanţii este de 30 persoane.

Dela *Nautilus*, noul submarin a luat modelul tuburilor telescopice pentru legătura cu exteriorul.

Pentru a străpunge stratul de ghiaţă care ar fi deasupra submarinului, s'a adoptat un nou procedeu prin proectarea unui gaz căruia nu poate să-i reziste nici ghiaţa cea mai groasă.

Un scafandrier va eşi din submarin şi va face această operaţie de străpungere a gheţii.

Plecarea expediţiei se va face dela *San Francisco* cu oprire în *Alaska*, apoi va traversa *Oceanul Inghetat* dela West spre Est. Intoarcerea va fi prin *Groenlanda, Azore, New-York* şi *Panama*. Ii urăm succes!

Origina lui Cristofor Columb

Spaniolii contestă că descoperitorul Lumii Noi ar fi italian, ci îl consideră de origină spaniolă, dar refugiat demic cu familia la Genova.

In ultimii ani s'au ocupat de viaţa lui savanţii Marius-André, Hevesy, Louis, Bertrand şi Charcot.

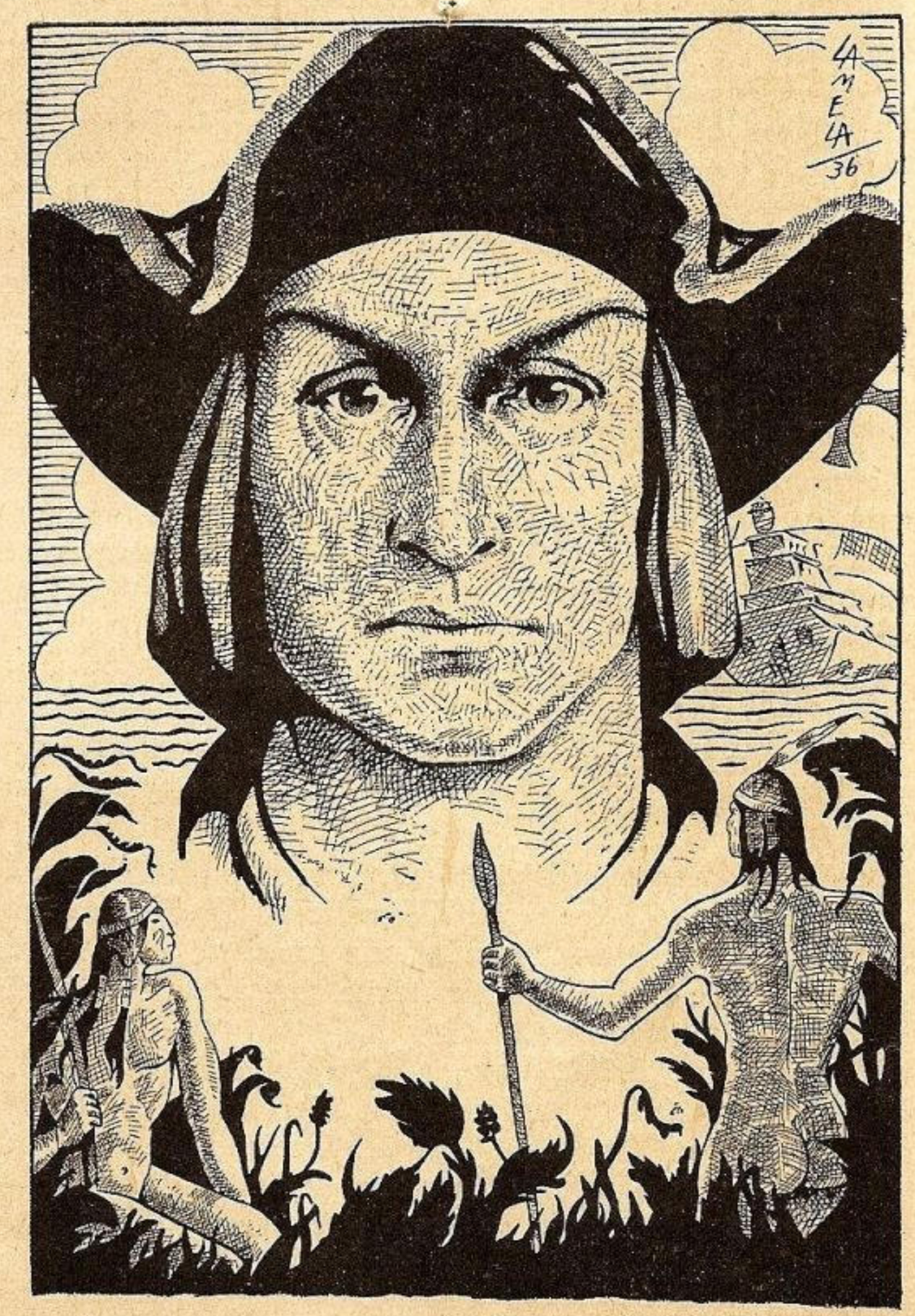
Unii au spus despre Columb că ar fi fost un aventurier fără scrupule. Alţii îl descriu ca fiind un om avid de putere şi de conducere, însetat de bogăţiile cari le va găsi în pământurile descoperite.

Asupra familiei şi originei sale, pare foarte curios că în nici una din scrierile sale, nu a lăsat nici cea mai mică informaţie.

Genova reese că ar fi oraşul său natal după un document a cărui autenticitate nu este sigură. Insuşi fiul său mărturiseşte că nu cunoaşte locul natal al lui Columb.

Taciturn şi închis, Columb a trecut sub tăcere origina sa.

Câteva ipoteze caută să explice misterul acestei origini şi anume, după unii el ar fi *corsican* născut la *Calvi*, însă această ipoteză a fost părăsită pentru următoarea sustinută de *Luis Ulloa* dela biblioteca din *Lima* care spune de Columb că se numea *Juan Bautista Colom* şi era catalan de origină nobilă şi rudă în acelaş timp cu corsarul francez *Coullon* pe care Italienii numeau *Colombo* în limba lor.



Cristofor Columb

Acest personaj a luptat în Catalonia contra lui *Juan II de Aragon* şi a servit sub ordinele lui *Coullon*. Intr'o luptă, nava pe care era îmbarcat a fost distrusă şi *Colom* s'a salvat înotând până la mal. De atunci se pare că a trăit retras în Portugalia. A lua parte apoi la o expediţie

în *Islanda*. La întoarcere găsi la *Lisabona* mulți genovezi și inamici de ai săi și pentru a-și ascunde identitatea își dete numele de *Cristobal*, nume obișnuit la genovezi.

Și astfel Columb ar fi devenit Marele genovez.

Triumful motorului cu combustiune internă

Din statisticile publicate de *Lloyd's Register* se vede că navele cari au *combustibil cărbunele* au scăzut ca număr față de cele dotate cu motoare, ceace era și de așteptat.

Astfel în 1914 erau :

88,84% nave cu cărbuni
2,65% nave cu păcură
0,45% nave cu motoare
8,06% nave cu vele,

iar în 1936 au fost :

49,10% nave cu cărbuni
30,38% nave cu păcură
18,89% nave cu motoare
1,63% nave cu vele.

In altă ordine de idei, în aceiași statistică se arată că dela 1901 mai toate țările caută să-și desvolte flota de comerț.

Ca urmare, *flota engleză* care la 1901 avea 55,2% din tonajul mondial de 24.008.883 tone, a scăzut la 43,6% în 1914, a ajuns la 27,1% în 1935 și 26,8% în 1936. Deasemeni și *flota de comerț germană* a scăzut dela 11,3% în 1914 la 5,8%.

In schimb se constată un mare progres la *marina italiană* care dela 2,7% în 1901 a trecut prin 3,1% în 1914 și a ajuns la 4,8% astăzi ; tot așa *Japonezii* dela 2,2% au trecut la 3,8% ajungând la 6,1% și *Norvegienii* dela 3,4%, la 4,3% și 6,1%.

Pentru a vedea mai bine calitatea navelor existente statisticile arată că la cele 3068 nave cu propulsiune mecanică, având dela 4.000 tone în sus, în 1914, astăzi sunt 6.075 dintre cari 4255 au un deplasament de 10—20.000 tone.

Față de cele 730.000 tone de nave cu turbine sunt astăzi 11.319.169 tone.

Mai sunt astăzi nave-cisterne de peste 1000 tone fiecare, totalizând 9.577.000 tone, dintre care numai 4.075.933 reprezintă motonave.

Mai sunt deasemenea și 99 nave cu propulsie electrică totalizând 604.573 tone și 3706 nave cu 2 elici precum și încă... 325 nave cu *sbaturi* cu un tonaj de 246.790.

Cât privește vârsta navelor, țările cari au cele mai noi nave din ultimii 5 ani sunt :

Norvegia cu 12,6%, Japonia 12,6%, Franța 12,3%, Danemarca 11,1%, Olanda 8,8%, Germania 8% Italia cu 5,8%, Statele Unite cu 2,9% iar Grecia cu 0,5%.

Intre țările cari prezintă o mare desvoltare în aplicarea motoarelor la nave, *Norvegia* ține fruntea cu 51,8% din tonaj, apoi *Danemarca* cu 46,1%, *Suedia* cu 38,7% și *Olanda* cu 36,9%.

La noi, S. M. R., în conformitate cu cele mai moderne concepții marinărești a comandat două nave mari de pasageri cari vor fi dotate cu *motoare cu combustiune internă*.

Pescari italieni la Terra-Nova și pescari japonezi în România

Italia s'a hotărât să ia parte la exploatarea bogățiilor oferite de mare chiar și în cele mai îndepărtate locuri. Pentru economia națională este un mare bine căci deacum înainte, anumite specii de pești cari erau importate din alte țări, vor fi aduse direct în țară de noua flotă de pescuit creată pentru exploatarea bancurilor de pești din Atlantic.

Această flotă de nave pescărești cuprinde deocamdată navele : *Addis Abeba, Ascianghi, Amba Aradan, Adua* și *Axum* (toate poartă numirile localităților unde s'au dat lupte importante în războiul italo-abisinian) ; sunt nave noi cu motoare, au instalații moderne pentru preparatul și păstratul peștelui în magazii până la întoarcerea în țară (aproximativ 2 luni). Fiecare are 30 oameni echipaj. Legătura cu țara e asigurată prin posturi puternice de T. F. S.

Vedem deci că alte țări nu se mulțumesc să pescuiască numai în apele învecinate coastei lor, ci se duc uneori și pe alte mări, spre a culege această bogăție naturală aquatică de care noi nu suntem lipsiți dar pe care nici măcar în apele noastre nu ne sforțăm să o exploatăm așa ca în primul rând toată populația să o poată folosi urmând ca apoi prisosul să fiedat și exportului.

Acest prisos desigur că poate fi expediat fie cu mijloace speciale chiar proaspăt sau mai degrabă prelucrat în diferite feluri de conserve.

Industria aceasta a conservelor de pește la noi este într'o îmbucurătoare desvoltare. Gustoșii *ruși* în salată picantă de ceapă, împreună cu *țârii* și cu *scrumbiile afumate* erau aduși înainte din diferitele țări cari aveau mai desvoltată această industrie a peștelui ; astăzi însă nici nu putem deosebi vechile produse străine de cele similare cari se fac în țară. Pe lângă aceste specialități pomenite mai sus, un mare industriaș specializat în conserve alimentare, d. Ștefănescu-Grivița, ne-a demonstrat *că avem și noi specii de pești cari pregătiți în conserve sunt tot așa de gustoși* ca orice alți pești din conservele străine pe cari marele public le preferă din *snobism* (e ceva făcut în străinătate...) din *neîncredere* (așa suntem noi, nu ne credem în stare să realizăm ceva mai bun ca străinii !) sau din *necunoștință* (nu se face prea multă reclamă).

Nu suntem plătiți de d. Ștefănescu-Grivița pentru a-i face aci reclamă, însă mărturisim că nu putem să nu arătăm tuturor cu cea mai mare satisfacție că *un industriaș român a avut curajul să pună mult capital pentru a oferi în primul rând consumatorilor români* vreo 10 feluri de conserve de pește, toate reușite. Cine a gustat *Barbunii, Danubienele, Zacusca, Pateul de ton* și celelalte realizări ale acestei industrii de conserve, nu poate să le conteste reușita, iar cine nu a gustat, să încerce pentru a se convinge.

E bine că acest industriaș român a deschis un drum nou în industria alimentară românească însă față de posibilitățile ce le oferă apele noastre dorim să nu rămâe singurul, ci să fie imitat și de alții cari chiar dacă nu au avut la început încredere în această ramură a industriei, acuma, având exemplul reușit al d-lui Ștefănescu-Grivița nu mai trebue să se teamă de neizbândă.

De îndată ce în lungul coastei se vor înșira din loc în loc fabrici de conserve de pește, desigur că și pescuitul va trebui să ia un alt avânt, să fie mai bine organizat, dacă nu chiar dirijat spre o exploatare rațională. Atunci se va simți și mai mult nevoia unor școli pescărești practice în cari să se formeze cât mai complect pescarii. E clar că nu ne gândim să avem și noi o flotilă de vase pescărești cari să plece tocmai la Tera-Nova, dar ne gândim că e păcat să nu folosim bunurile lăsate de Dumnezeu la îndemâna noastră, nu de altceva, dar dacă vom continua așa, ne vom trezi cu siguranță cu o *flotilă de pescari japonezi*, cum vin pescarii turci și au venit cei norvegieni, pentru a culege ceea ce nu ne învrednicim noi ! (mai ales că primii sunt într'un mic conflict pe tema pescuitului cu Rușii...!).

INFORMAŢII — NOUTAŢI

NAUTICA BUCUREȘTI

Asociaţia Academică de Canotaj, Yachting, Natație și Turism

Această tânără asociaţie pe frontispiciul căreia stau scrise ramurile în cari membrii săi activează, tipăreşte un mic, dar elegant *buletin informativ*, menit să păstreze legătura între membrii săi şi centrală.

Buletinul apare lunar prin grija unui comitet de direcţie şi cuprinde în primul rând comunicări, sfaturi şi îndrumări sportive, pe cari centrul le are de făcut membrilor. Se mai publică şi impresii din călătoriile sau excursiiunile asociaţiei.

In Nr. 1, partea interesantă o formează descrierea a două *itinerarii* pentru cei cari vor să facă excursii în munţi; primul itinerar cuprinde parcursul *Sinaia-Peştera Ialomiţei*, iar al doilea cuprinde parcursul Buşteni-Peştera-Ialomiţei, descrise cu destule amănunte necesare turiştilor.

Asociaţia are grije ca membrii săi să nu se plictisească nici iarna, nici vara, organizând iarna excursii în munţi şi tabere de sky la Predeal, iar vara, canotajul, înotul şi yachtingul la mare şi pe lacuri.

Conducerea asociaţiei este dată în grija unui consiliu de administraţie compus din 7 persoane, dintre cari:

Preşedinte, d-l Alfons Mohr.
Vice-preşedinţi, d-nii: Mihail Fulga şi Iosif Onciu.
Secretar, d-ra Elena Bronescu.
Secretar, d-l E. Bujor.
Membrii, d-nii: Victor Geles şi Gheorghe Iordănescu.

Sediul central este în Bulevardul Basarab No. 68, Bucureşti. Telefon 3-5901.

Deviza Buletinului tipărit de asociaţie este: *Inscrieţi-ne un nou membru.*

Liga Navală salută această grupare tinerească care are scopuri cari se identifică cu ale sale şi-i urează viaţă lungă şi înflorire aşa ca frumoasele şi sănătoasele sporturi de apă şi de iarnă să fie practicate şi gustate cât mai mult şi în ţara noastră.

DARE DE SEAMA

de activitatea secţiei L. N. R. Constanţa pe anul 1936

In anul 1936 L. N. R., Secţia Constanţa, ca şi în anii trecuţi, a căutat a-şi menţine şi a continua să depăşească activitatea ei, faţă de posibilităţile existente. Pentru aceasta Comitetul L. N. R. s'a întrunit în deseori pentru a studia propunerile şi programul de activitate pe acest an.

Activitatea L. N. R. Secţia Constanţa se referă la propaganda pentru mare.

Avându-se în vedere că excursiunile sunt un mijloc foarte bun de propagandă, în anul acesta s'a continuat acest sistem.

Astfel în zilele de 9 August s'au făcut excursiuni cu vapoarele de lux ale S. M. R. Prima excursie din ziua de 9 August s'a efectuat pe o mare mai agitată, totuşi aceasta nu a constituit o piedică ca vaporul să fie plin, datorită propagandei făcută sistematic, dând un beneficiu apreciabil.

A doua excursie de la 30 August s'a făcut în asociaţie cu Societatea Amicele Tinerilor Fete. In ziua de 28 Iunie L. N. R. a organizat Serbarea Zilei Apelor, cu un fast deosebit.

La Episcopie a avut loc o slujbă religioasă şi cuvântările. De aci s'a pornit cortegiul procesiunii, având în frunte Icoana Sft. Nicolae dela Bricul Mircea. Procesiunea a urmat traectul spre port unde oficialităţile şi delegaţiile de şcoli şi diferite societăţi marinăreşti s'au ambarcat pe canoniere, cari apoi au ieşit în larg.

Navele au ancorat în faţa Cazinoului formând un careu. Aci s'a oficiat slujba religioasă pentru pomenirea marinarilor şi pescarilor dispăruţi pe ape.

In această zi, pe mare au avut loc regatele de cutere ale Yacht-Clubului Regal Român, pentru care regate L. N. R. Secţia Constanţa a donat o cupă echipajului câştigător.

După amiază navele au făcut eşiri în mare cu publicul din Constanţa.

In luna August L. N. R. Constanţa în unire cu Yacht-Clubul Regal Român, a organizat primirea şi adăpostirea celor 7 cutere ale membrilor Secţiei L. N. R. Cetatea Albă.

In ziua de 15 August, la serbările Marinei, L. N. R. Secţia Constanţa a contribuit la organizarea acestei serbări de pe lacul Siut Ghiol, unde s'au acordat şi premii câştigătorilor.

La 23 August L. N. R. a organizat tradiţionalele serbări nautice pe mare în portul Constanţa.

In legătură cu realizările din acest an L. N. R. a obţinut din partea Municipiului Constanţa în mod gratuit, un teren pe plaje la Mamaia de 2305 metri pătraţi pentru organizarea unei staţiuni de sport şi jocuri pe apă în timpul sezonului de vară, când plaja e aşa de mult frecventată de vizitatori.

Preşedintele Ligii Navale Române
Secţia Constanţa
Contr'Amiral Isbăşescu Ioan

Secretar L. N. R.
Cpt. Comandor Stoianovici Al.

Din străinătate

U. R. S. S.

Flota de comerţ a vecinilor noştri dela răsărit este a statului după cum o arată şi denumirea *„Sovtorgflot"* — Marina sovietică de comerţ. — Din 1932 Sovtorgflot-ul s'a reorganizat şi şi-a mărit parcul de vapoare cumpărând din străinătate 10 nave mai vechi, construite în anii 1918—20 şi un număr însemnat de nave noi dintre care majoritatea au fost construite chiar în U. R. S. S.

Acum vre-o 10 ani marea majoritate a mărfurilor ruseşti era transportată cu nave sub pavilion străin (mai ales germane, scandinave, engleze şi greceşti) pe când astăzi situaţia s'a schimbat cu mult în favoarea pavilionului rusesc.

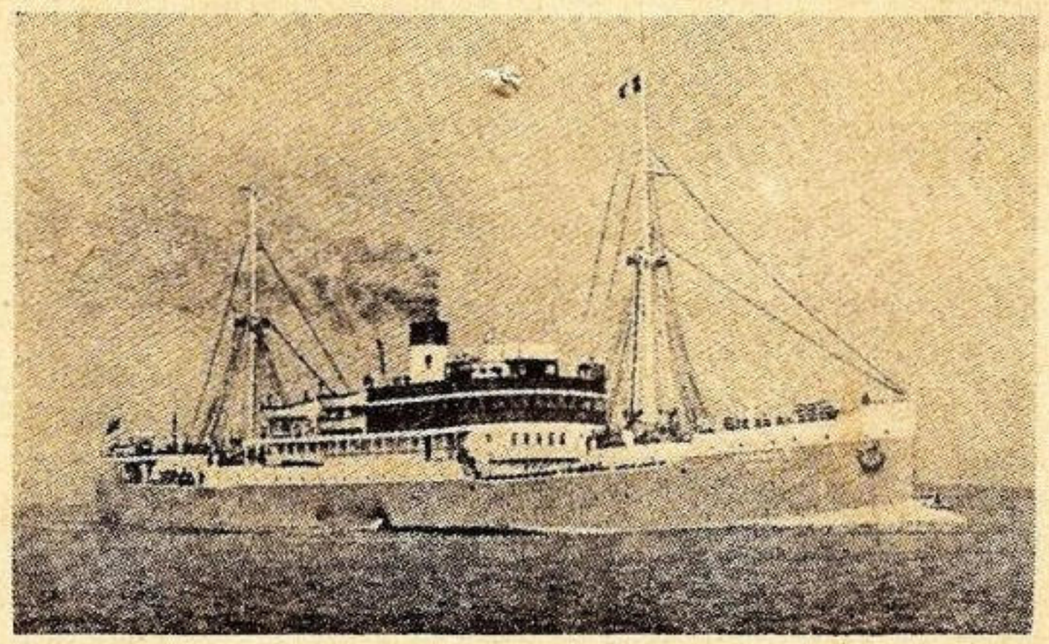
Pentru legătura cu străinătatea Sovtorgflot-ul are mai mult vapoare de marfă cari transportă produsele ruseşti (grâu, lemnărie...) în general către porturile europene. Mai are însă şi nave mai mari,

destinate curselor pentru America de Nord şi mai ales pentru Cuba de unde încarcă zahăr. Deasemeni mai sunt şi nave-petroliere, cari duc petrolul şi produsele derivate dela Batum către diferite porturi şi în special către Siberia, pe coasta Pacificului.

Liniile regulate pentru porturile din Nordul sau din Sudul Europei sunt asigurate prin nave mixte cari sunt de construcţie modernă şi echipate cu motoare.

Astfel pe linia Odesa-Anvers-Leningrad sunt în cursă 4 nave mixte, mici, de tipul *„Smolny"* construite la Leningrad în 1929 cari în afară de dotarea obişnuită, mai au şi instalaţii frigorifere precum şi aparate pentru semnalizarea submarină. E foarte probabil că aceste nave au dela construcţie amenajamente speciale pentru instalarea tunurilor în timp de război.

Desvoltarea mereu crescândă a flotei comerciale ruseşti, nu trebuę să ne îngrijoreze pentrucă deocamdată încă nu e suficientă pentru nevoile de transport ale Rusiei, aşa că navele noastre cu siguranţă că nu vor fi concurate încă multă vreme de cele ruseşti. Vrednic de luat în seamă este însă avântul cu care flota se înmulţeşte şi mai ales faptul că în ultimul timp mai toate vapoarele sunt construite în şantierele ruseşti. *(R. d. l. L. M. Belge)*



Vaporul mixt „SMOLNY" al U. R. S. S.

☐ Campania de navigaţie arctică în 1936 s'a terminat. Au luat parte 160 nave dintre cari 14 au făcut parcursul întreg dela West la Est sau invers.

In cursul acestei campanii *Journal de Moscou* pretinde că navele au transportat 270.000 tone mărfuri de consum şi produse, adică 18% mai mult ca anul trecut; între aceste produse, numai blănurile reprezintă o valoare de 11.937.000 ruble.

FRANŢA

Situaţia marinei de comerţ

In general Marina franceză are unităţi moderne şi destul de rapide pentru pasageri.

Pe linia Americei de Nord sunt în serviciu transatlanticele *Normandie* cu 30 noduri viteză normală şi *Ile de France, Lafayette, Champlain* şi *Paris* cari cu 18 noduri viteză asigură traficul atingând Cherburg-Le-Hâvre-New York.

Pe linia Americei de Sud este în cursă numai *Massilia* de 16.000 tone şi 17 noduri viteză.

Linia Antile-Mexic este deservită de *Bretagne.*

In Mediterana, linia Marsilia-Africa de Nord are mai multe nave dintre cari *Ville d'Oran* şi *Ville d'Alger,* dotate cu turbine cari dau 21—22 noduri, fac fala pavilionului francez.

Spre Extremul-Orient sunt în serviciu nave mai vechi, *Maréchal Joffre, Jean Laborde, Felix Russel* şi altele cari însă au fost renovate şi modernizate.

Pentru traficul cu Africa Occidentală franceză se remarcă *Brazza,* care a fost complectamente transformat, corpul a fost alungit cu 15 m. iar maşinile înlocuite cu 2 motoare Diesel de 10.600 C. V., realizând o viteză de 17 noduri la noul deplasament de 12.200 tone.

☐ Navele de mărfuri, mai ales cele cari transportă cărbuni nu au o situaţiune prea mulţumitoare pentrucă în majoritate sunt vapoare vechi cari dau deficite, pentrucă au viteză foarte mică pentru aceste timpuri şi personal prea numeros, astfel că abia pot ţine piept concurenţei engleze, suedeze sau germane.

Ca măsură proteguitoare Ministerul Marinei a obţinut ca toate administraţiile statului să prefere navele franceze pentru transporturile de cărbuni; deasemeni şi Ministerul Coloniilor a dat dispoziţiuni prin cari se asigură navelor franceze preferinţa transporturilor din colonii la metropolă şi invers; dealtfel Camera franceză a aprobat un proect de lege prin care se stabileşte că transportul cărbunilor către Franţa, trebue făcut de cel puţin 40% nave sub pavilion francez.

Cât priveşte transportul produselor petroliere, al grânelor şi al fructelor (în special bananele) flota franceză este în progres; pentru petrol Franţa se poate mândri cu *Emile Miguet* de 21.300 tone, dotat cu motoare Diesel şi cu *Shéhérezade* de 18.800 tone şi 14 noduri viteză; compania Dreyfus a comandat 3 motonave de 9000 tone, deplasament şi viteză 14 noduri, destinate să transporte grâne.

Pentru transportul bananelor, mai multe societăţi franceze au vapoare special amenajate şi rapide.

In prezent sunt în construcţie la şantierele dela Port-de-Bouc 2 bananiere de 2100 tone, dotate cu motoare ce vor da cel puţin 15 noduri viteză; aceste nave în afară de depozite pentru banane mai au şi depozite pentru transportul peştelui.

☐ Pentru Marina de comerţ s'a stabilit un program naval în scopul de a se înoi flota de comerţ şi pentru a da de lucru şantierelor navale lovite prea rău de criză.

Programul a fost repartizat în 4 tranşe; din prima tranşe de 120 milioane frs. se va pune în lucru 3 motonave mari pentru mărfuri şi alte două pentru transportul de fructe. Tonajul global va fi de 42.000 tone.

Situaţia marinei de război

Proectul de buget al Marinei de război pe 1937 cuprinde cheltueli pentru personal şi material precum şi pentru întreţinerea şi reparaţiile flotei existente şi a serviciilor, cari se ridică la 1 miliard 756.658.538 fr.

Din cauza lipsurilor de efective, nu au putut fi armate în întregime toate navele flotei metropolitane; astfel cam 1/3 din totalul navelor armate au echipaje reduse şi din cauza aceasta nu vor putea lua parte la toate exerciţiile flotei. Cât priveşte navele destinate coloniilor sau şcolilor, nu vor suferi nici o modificare faţă de situaţia anului trecut.

Efectivul personalului flotei a rămas tot de 63.140 oameni. E posibil însă ca în cursul anului acest efectiv să fie mărit cu 3750, necesari pentru complectarea echipajelor navelor actuale şi cele cari vor mai fi puse în serviciu.

La capitolul *construcţii* sunt prevăzute doar 4 nave auxiliare de un tonaj variind dela 9000 la 2000 tone.

GERMANIA

Tot despre motorul unic la submarine

Din sursă belgină aflăm că motorul unic, care a făcut atâta vâlvă în ultimul timp când s'a aflat că a fost adoptat la unele submarine germane, are în timpul imersiunii următorul dispozitiv de marş: gazele sunt aspirate din oala eşapamentului răcit cu apă şi refulate într'un rezervor de unde le aspiră un compresor; acesta le comprimă şi le preface într'un rezidiu negru care poate fi dat afară.

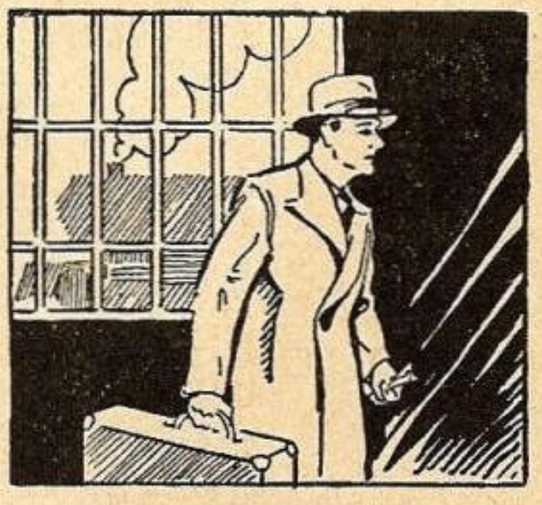
Cu sistemul acesta s'a putut sta în imersiune şi cca. 60 ore.

GRECIA

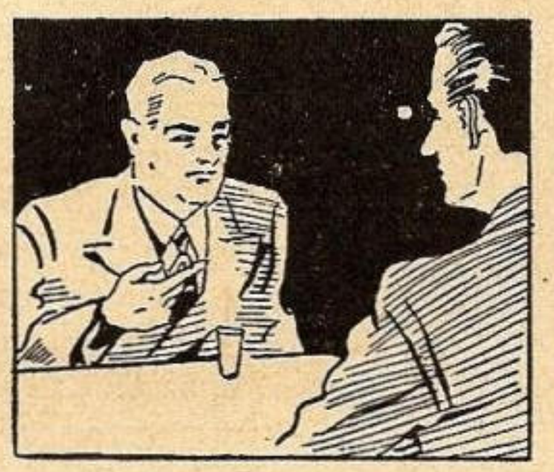
Creşterea tonajului global al flotei comerciale cu un procent de 77% în ultimii zece ani, este un fenomen explicabil numai prin faptul că majoritatea navelor achiziţionate sunt vechi şi cumpărate de ocazie, sau ca fier vechi. Astfel în 1927 tonajul global însuma 1.028.813, iar în 1936, era de 1.800.850.

O mare înlesnire pentru populația Capitalei:

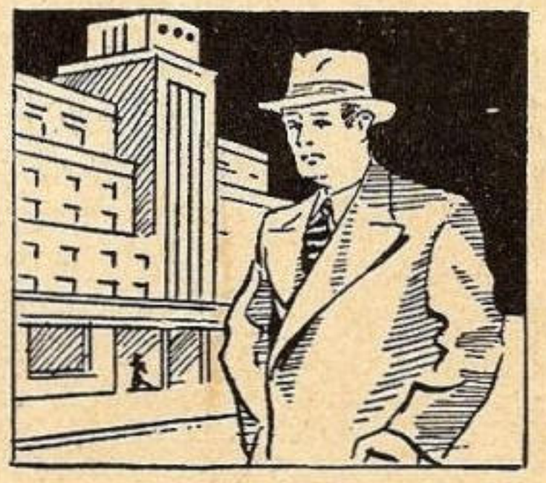
TELEFOANELE PUBLICE AUTOMATE



SUNTEȚI IN DRUM SPRE GARA pentru a pleca cu trenul. Deodată vă aduceți aminte că ați uitat să dați unele dispoziții de mare importanță pentru mersul întreprinderei Dv. Nu face nimic, totul se poate aranja fără nici o pierdere de timp, fără nici un incident, căci la gară aveți un telefon public de unde puteți telefona biroului Dv.



STAȚI DE VORBA CU UN PRIETEN la cafenea și aveți nevoie de niște informațiuni urgente. Iată, în imediată apropiere, veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și obține îndată informațiunile pe care le doriți.



AȚI PLECAT DE ACASA cu intențiunea de a face 3 sau 4 vizite și acum nu sunteți sigur că veți găsi prietenii Dv. acasă. La o distanță de câteva sute de metri veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și aranja întâlnirea.

SOCIETATEA ANONIMA ROMANA
TELEFON PUBLIC
DE TELEFOANE

PESTE 300 TELEFOANE PUBLICE, instalate în cartierele centrale și în cele mai îndepărtate colțuri ale Capitalei, stau la dispoziția Dvs. Deasemenea, există în Capitală 8 OFICII TELEFONICE, la adresele indicate mai jos, de unde puteți obține îndată o convorbire telefonică cu provincia și străinătatea.

STRADA CAROL 2
CALEA GRIVIȚEI
CALEA VICTORIEI 37
CALEA VICTORIEI 100
BULEVARDUL SCHITU
MĂGUREANU 2
CALEA MOȘILOR 29
STRADA BUZEȘTI 2
GARA DE NORD

INTREBUINȚAȚI
telefonile publice

STATELE UNITE

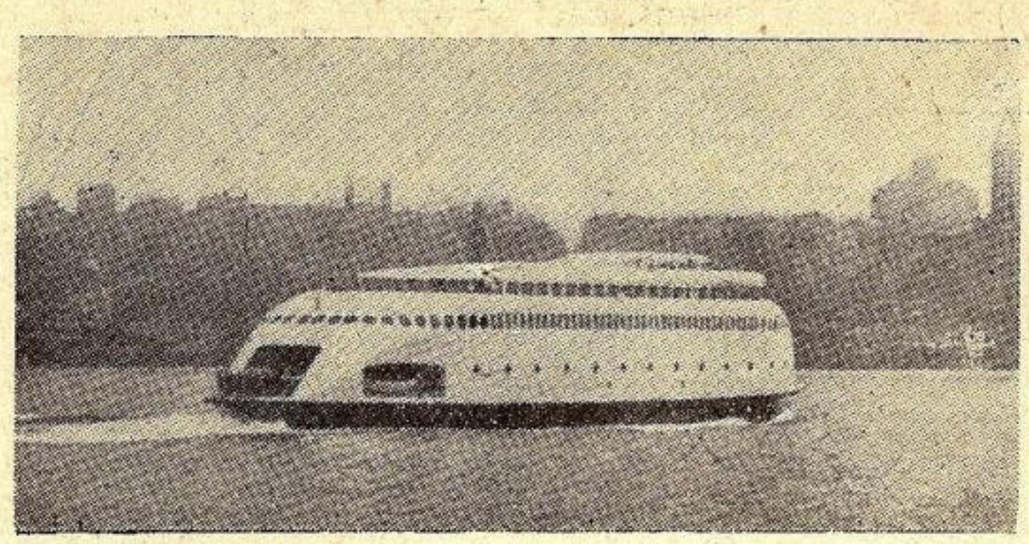
Intre Seattle şi Bremerton (Statul Washington) legătura este făcută de ferry-boatul *Kalakala* intrat în serviciu din 1935.

Este o navă cu un aspect cu totul diferit de semenele sale, deoarece constructorii i-au dat o formă totală aerodinamică.

Parcurge distanţa de 16 mile dintre cele două oraşe în 50 minute, adică cu o vitează de 17,3 noduri ; propulsia este dată de un motor Diesel de 3000 C.V.

Acest vas lung de 92 m. şi lat de 28 m. poate transporta 150 automobile şi 2000 pasageri. Cu toate că durata parcursului nu e mare, are un lux de încăperi şi amenajamente pentru pasageri (700 cabine, hal mare, saloane pentru fumători, salon pentru doamne, bar, etc.).

Constructorii pretind că aceste forme aerodinamice experimentate cu succes la acest vapor vor fi adaptate şi la nave mari transatlantice de aprox. 100.000 tone cari ar putea avea o viteză de 40 noduri.



Ferry-boatul american KALAKALA

☐ Comisiunea maritimă, cuprinzând membrii Societăţii de Navigaţie a Statelor Unite şi ai Corporaţiei flotei comerciale, a elaborat un program în care se stabileşte că până în 1942 să fie înlocuite toate vapoarele de comerţ existente, mai vechi de 20 ani. Se vor acorda subsidii pentru construirea a noi vapoare pentru export, totalizând 240.000 tone. Construcţiile se vor face în şantierele americane.

☐ 4000 ofiţeri din Marina comercială au declarat grevă în numeroase porturi de pe coasta Atlanticului. Pagubele aduse de această grevă, care durează de mai multe săptămâni, s'au ridicat la câteva milioane de dolari.

(R. d. l. L. M. Belge)

ARGENTINA

Crucişetorul navă-şcoală *La Argentina,* care se află în construcţie la şantierul *Vickers-Armstrong* la *Barow-in-Furness* va fi lansat în cursul lunei Martie ; în conformitate cu contractul nava trebue să fie terminată şi predată în Octombrie 1937.

URUGUAI

Inspectoratul Marinei în dorinţa de a dota Marina cu o *navă-şcoală cu vele şi motor auxiliar* a primit mai multe oferte dela constructori europeni şi aemricani, pe cari le-a pus în studiu pentru a alege pe cea mai satisfăcătoare.

PERSIA

Şahul Persiei a comandat în Olanda un yacht *Chahsevar* dotat cu motoare ; este lung de 60 m., lat de 8 m. şi are tonajul de 531 tone.

Partea interesantă este că Şahul a dispus ca această navă să vină până la *Pahlevi* în Marea Caspică, pe calea apei.

Astfel plecând din *Rotterdam* va ajunge la *Leningrad* pe calea obişnuită a *Balticei,* apoi pe *Neva* va intra în lacul *Ladoga,* de aci prin *Svir* în lacul *Onega,* pentru ca apoi prin *Vitegra* şi *Volga* să ajungă în Marea Caspică.

Insă pentrucă în unele locuri apele nu ar fi putut fi trecute de acest yacht, s'a construit un bazin plutitor în care va fi transportat yachtul. Acest bazin plutitor a fost calculat să aibe un pescaj maxim de 1,55 m. astfel că va putea trece prin toate râurile şi canalele ruseşti la remorcă.

DIN ŢARĂ

Pentru catedrala din Sulina

La apelul lansat de secţia noastră din Sulina pentru strângerea de fonduri necesare construcţiei Catedralei creştine ortodoxe române din Sulina, au răspuns :

Secţia L. N. R.	Giurgiu	1.000 lei
„ „	Brăila	1.000 lei
„ „	Ismail	500 lei
	Total	2.500 lei

Reînoim apelul către secţii şi membrii, rugându-i a veni în ajutorul unei atât de frumoase iniţiative.

*

☐ Comisiunea de numiri şi înaintări prevăzută în legea de organizare a Ministerului Aerului şi Marinei se compune din d-nii C-dor Gheorghiu Al., preşedinte, membrii : d-nii C. Amiral Bărbuneanu, comandor av. Enescu Ramro, Rătescu Ov., c-dor adj. Koslinski Gh., c-dor av. Vasiliu Gh., lt. c-dor ing. Marcu V., cpt. c-dor av. Mincu C., cpt. c-dor Bardescu Al., ing. Demetrescu Ion, c-dor av. Rădulescu St., prof. Oteteleşanu, cpt. c-dor Stoianovici Al., c-dor Constantinescu Gh., c-dor Păiş N.

☐ Comitetul consultativ al Marinei comerciale au fost complectat pe timp de 2 ani cu d-nii : Ing. Filipide Mihail, directorul S. R. D. şi Apostol Popa, preşedintele Camerei de comerţ Galaţi.

☐ Comisiunea superioară de navigaţie prevăzută de legea de organizare a Ministerului Aerului şi Marinei a fost complectată prin numirea pe timp de 3 ani a d-lor ing. Filipide Mihail şi Gh. Valentin, consilier la Inalta Curte de Casaţie.

Varia

Societăţile englezeşti de asigurare au făcut o statistică interesantă. O constatare a acestei statistici este că perioadele de criză economică au corespuns unor creşteri de sinistre maritime.

Astfel dintre vapoarele aflate în serviciu s'au pierdut în 1932, 23% iar în 1934, 45%.

Este foarte curios însă că majoritatea navelor pierdute, erau mai vechi de 20 ani. Cum însă în aceste sinistre s'au pierdut şi mulţi oameni, autorităţile au numit o comisiune care să cerceteze toate aceste cazuri mai în amănunt.

*

☐ Cel mai vechi vapor norvegian care se mai află în serviciu este *Skiblander,* construit în 1856. Asigură şi azi traficul de pasageri pe lacul *Miosen.* Deşi are ca mijloc de propulsiune roţi cu sbaturi, are încă şi astăzi o viteză de 14 noduri.

Acest bătrân vapor este contimporan cu vestitele noastre şalupe de poliţie *Rândunica, Poterașul, Vegheatorul* şi *Sentinela* cari au luat parte activă la războiul din 1877 şi la cel din 1916—18, iar azi aşa bătrâne cum sunt mai au încă mulţi ani până când vor fi scoase la pensie alături de bunicul lor *„Bricul Mircea".*

POŞTA REDACŢIEI

Căpt. Toma. Fiind cestiunea de ordin politic şi nu de propagandă navală naţională, nu se poate publica.

Catalinescu Timişoara : Lista de subscripţie va veni chiar prin Direcţie.

INDREPTARE

In ultimul număr al revistei noastre la informaţiile din Polonia, s'a strecurat o eroare care schimba chiar sensul comentărilor noastre.

Dela pag. 253 rândul 5 trebue citit :

„Este cea mai elocventă demonstraţie pentru toţi acei „cari sunt convinşi de importanţa şi rolul unei marine de „război puternice care să apere interesele naţionale chiar „atunci când marea nu scaldă decât câteva zeci de km. „— 70, cât are Polonia — nu cei 400 cât are ţara noa„stră".

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	PELEŞ	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	—	—	—
SOULINA	16 h.	—	—	—	—
	—	17 h.	—	—	—
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—
	—	15 h.	24 Ian.	9 Febr.	23 Febr.
ISTANBUL	11 h.	—	25 „	10 „	24 „
	—	11 h.	26 „	11 „	25 „
IZMIR	15 h.	—	27 „	12 „	26 „
	—	11 h.	29 „	14 „	28 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	30 „	15 „	1 Mart.
	—	20 h.	30 „	15 „	1 „
MALTE	6 h.	—	2 Febr.	18 „	4 „
	—	20 b.	3 „	19 „	5 „
NAPOLI (facult.)	6 h.	—	5 „	21 „	7 „
	—	16 h.	5 „	21 „	7 „
GENES (facult.)	6 h.	—	6 „	22 „	8 „
	—	18 h.	6 „	22 „	8 „
MARSEILLE	14 h.	—	7 „	23 „	9 „
	—	16 h.	11 „	27 „	13 „
BARCELONE	11 h.	—	12 „	28 „	14 „
	—	16 h.	13 „	1 Mart.	15 „
VALENCE (facult.)	9 h	—	14 „	2 „	16 „
	—	11 h.	15 „	3 „	17 „
ALGER (facult.)		—	16 „	4 „	18 „
	—	14 h.	18 „	6 „	20 „
ISTANBUL	9 h.	—	24 „	12 „	26 „
	—	17 h.	24 „	12 „	26 „
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	13 „	27 „
	—	20 h.	28 „	16 „	30 „
SOULINA	6 h.	—	1 Mart.	17 „	31 „
	—	7 h.	1 „	17 „	31 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	1 „	17 „	31 „

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	—	—	—	16/III	31/III	11/IV
SULINA	17 h.	—	—	—	—	16 «	31 „	11 „
	—	18 h.	—	—	—	16 «	31 „	11 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	17 «	1/IV	12 „
	—	12 h.	31/I	10/II	20/II	19 «	3 „	14 „
ISTANBUL	14 h.	—	1/II	11 „	21 «	20 «	4 „	15 „
	—	20 h.	1 „	11 „	21 «	20 «	4 „	15 „
HAIFA	6 h.	—	5 „	16 „	26 «	24 «	9 „	20 „
	—	18 h.	6 „	17 „	27 «	25 «	10 „	21 „
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	7 „	18 „	28 «	26 «	11 „	22 „
	—	20 h.	7 „	18 „	28 «	26 «	11 „	22 „
BEYROUTH	6 h.	—	8 „	19 „	1/III	27 «	12 „	23 „
	—	17 h.	10 „	21 „	3 «	29 «	14 „	25 „
HAIFA fac.	17 h.	—	10 „	21 „	3 «	29 «	14 „	25 „
	—	12 h.	11 „	22 „	4 «	30 «	15 „	26 „
IAFFA	6 h.	—	11 „	22 „	4 «	30 «	15 „	26 „
	—	18 h.	12 „	23 „	5 «	31 «	16 „	27 „
PORT-SAID	11 h.	—	13 „	24 „	6 «	1/IV	17 „	28 „
	—	12 h.	14 „	25 „	7 «	2 «	18 „	29 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	15 „	26 „	8 «	3 «	19 „	30 „
	—	14 h.	18 „	1/III	11 «	6 «	22 „	3/V
IZMIR (facult.)	9 h.	—	21 „	4 „	14 «	9 «	25 „	6 „
	—	20 h.	21 „	4 „	14 «	9 «	25 „	6 „
ISTANBUL	6 h.	—	23 „	6 „	16 «	11 «	27 „	8 „
	—	14 h.	23 „	6 „	16 «	11 «	27 „	8 „
CONSTANTZA	15 h.	—	24 „	7 „	17 «	12 «	28 „	9 „
	—	20 h.	27 „	10 „	20 «	15 «	1/V	12 „
SULINA	7 h.	—	28 „	11 „	20 «	16 «	2 „	13 „
	—	8 h.	28 „	11 „	21 «	16 «	2 „	13 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	28 „	11 „	21 «	16 «	2 „	13 „

NOTE : Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANȚA — ISTANBUL — CONSTANȚA

DESERVITE DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA“**

CONSTANȚA	ISTANBUL		CONSTANȚA
Plecări	Sosiri	Plecări	Sosiri
Joi ora 23	Vineri ora 15	Luni ora 14	Marți ora 4

In lunile Ianuarie, Februarie și Martie 1937, cursele vaporului „Principesa Maria“ sunt suspendate

1 Aprilie	2 Aprilie	6 Aprilie	7 Aprilie
8 „	9 «	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 «	27 „
29 „	30 „		
		3 Mai	4 Mai
6 Mai	7 Mai	10 „	11 „
13 «	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
17 „	28 „	31 „	
			1 Iunie
3 Iunie	4 Iunie	7 Iunie	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Iulie	2 Iulie	5 Iulie	6 Iulie
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 August	3 August

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANȚA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECARI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	—	—	20/III	18/IV	16/V	13/VI
SOULINA	17 h.	—	—	—	20 „	18 „	16 „	13 „
	—	18 h.	—	—	20 „	18 „	16 „	13 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	21 „	19 „	17 „	14 „
	—	7 h.	28/I	21 „	22 „	20 „	18 «	15 „
ISTANBUL	8 h.	—	29 „	22 „	23 „	21 »	19 „	16 „
	—	18 h.	29 „	22 „	23 „	21 »	19 „	16 „
LE PIREE	14 h.	—	31 „	24 «	25 „	23 „	21 „	18 „
	—	11 h.	2/II	26 «	27 „	25 „	23 „	20 „
VOLO	11 h.	—	3 „	27 „	28 „	26 „	24 „	21 «
	—	15 h.	4 „	28 „	29 „	27 „	25 „	22 «
SALONIQUE	9 h.	—	5 „	1/III	30 „	28 „	26 «	23 „
	—	20 h.	6 „	2 „	31 «	29 „	27 «	24 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	8 „	4 „	2/IV	1/V	29 „	26 „
	—	20 h.	8 „	4 »	2 „	1 »	29 „	26 „
MYTILINE	6 h.	—	8 „	4 „	2 „	1 „	29 »	26 „
	—	20 h.	8 „	4 „	2 „	1 „	29 «	26 „
IZMIR	6 h.	—	9 „	5 „	3 „	2 «	30 „	27 „
	—	18 h.	9 „	5 „	3 „	2 »	30 „	27 „
ISTANBUL	6 h.	—	11 „	7 „	5/X	4 „	1/VI	29 „
	—	12 h.	11 „	7 „	5 „	4 „	1 „	29 „
CONSTANTZA	13 h.	—	12 „	8 »	6 „	5 „	2 „	30 „
	—	20 h.	—	10 »	8 „	7 „	4 «	2/VII
SOULINA	7 h.	—	—	11 „	9 „	8 „	5 «	3 „
	—	8 h.	—	11 „	9 „	8 „	5 »	3 „
GALATZ	18 h.	—	—	11 „	9 „	8 «	5 «	3 „

„REGELE CAROL II", „ROMÂNIA" şi „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I	DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I
		Linia II	Linia III	III	II	III	III	II	III
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	18 / I	25 / I	1 / II	8/ II	15 / II	22/II
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „
	Plec.	Mer » 9	» » 18	19 „	27 „	2 „	10 „	16 „	24 „
PIREU	Sos..	Joi » 11	M-ri » 19	20 »	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „
	Plec	» » 17	Joi » 12	21 »	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	23 „	—	6 „	—	20 „	—
	p	—	» » 24	23 „	—	6 „	—	20 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	23 „	—	6 „	—	20 „	—
	Plec.	—	D-că » 11	24 „	—	7 „	—	21 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	25 „	30 „	8 „	13 „	22 „	27 „
	Plec.	» » 10	Marţi» 16	26 „	31 „	9 „	14 „	23 „	28 „
HAIFA	Sos.	Luni » 15	—	—	1 / II		15 „	—	1 / IV
	Plec.	» » 24	—		1 „	—	15 „	—	1 „
BEIRUT	Sos.	Marţi » 6	—	—	2 „	—	16 „	—	2 „
	Plec.	» » 11	—	—	2 „	—	16 „	—	2 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „
	Plec.	» « 15	» » 15	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „
	Plec.	S-tă » 14	S-tă » 14	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „
	Plec.								

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA.

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7850	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5550	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3350	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1750	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87,5	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65,5	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34.5	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18,5	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 1048	Fr. frs. 555	—	Fr. frs. 771	Fr. frs. 774	Fr. frs. 871
	II	„ 740	„ 377	—	„ 573	„ 569	„ 637
	III	„ 343	„ 160	—	„ 264	„ 260	„ 212
	IV	„ 185	„ 93	—	„ 116	„ 110	„ 96
BEIRUT	I	Fr.frs. 1,792	Fr.frs. 1.381	Fr. fr. 922	—	Fr. frs. 223	Fr. frs. 504
	II	„ 1,313	„ 1004	„ 671	—	„ 169	„ 354
	III	„ 723	„ 538	„ 306	—	„ 104	„ 189
	IV	„ 400	„ 285	„ 141	—	„ 59	„ 100
HAIFA	I	L. P. 15.000	L.P. 12.000	L.P. 7.800	—	—	L P. 3.400
	II	„ 10.850	„ 9.000	„ 5.450	—	—	„ 2.550
	III	„ 6.500	„ 4.500	„ 2.480	—	—	„ 1.200
	IV	„ 3.380	„ 2.300	„ 1.170	—	—	„ 0.660
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipteni
L. P. = Lire Palestiniene.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II : CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA.

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haita	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Le 8000	Lei 8650
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6320
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3480
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2030
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96,5
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74,5
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37,5
	IV	„ 5,5	—	„ 5.5	„ 18	„ 18	„ 18,5
PIREU	I	Fr. fr. 1048	Fr. fr. 555	—	Fr. fr. 771	Fr. fr. 774	Fr. fr. 922
	II	„ 740	„ 377	—	„ 573	„ 569	„ 671
	III	„ 343	„ 160	—	„ 264	„ 260	„ 306
	IV	„ 185	„ 93	—	„ 116	„ 110	„ 141
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 475
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 330
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 175
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 90
HAIFA	I	L.P. 15.000	L.P. 1.200	L.P. 7.800	—	—	L.P.2.100
	II	„ 10,850	„ 900	„ 5.450	—	—	„ 1.600
	III	„ 6.500	„ 450	„ 2.480	—	—	„ 1.000
	IV	„ 3.380	„ 230	„ 1.170	—	—	„ 0.500
BEIRUT	I	Fr. fr. 1593	Fr. fr. 1244	Fr. fr. 833	—	—	—
	II	„ 1156	„ 956	„ 586	—	—	—
	III	„ 696	„ 485	„ 271	—	—	—
	IV	„ 354	„ 253	„ 134	—	—	—

Fr. frs. = Franci Francezi
L. ot. = Lire Turceşti
L. P. = Lire Palestiniene.
P. T. = Piaştri Egipţeni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

ANUL VI№ 2 ȘI 3
Febr.-Martie 1937

MAREA NOASTRĂ

NUMĂR FESTIV

MAREA NOASTRĂ

ORGANUL DE PROPAGANDA

AL

LIGEI NAVALE ROMANE

NUMĂR FESTIV

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R.
BUCUREŞTI
— 1937 —

M. S. REGELE
CAROL II
AL ROMÂNIEI,
PREȘEDINTELE
ACTIV AL
LIGEI NAVALE
ROMÂNE

a binevoit
să onoreze
acest număr
cu pilduitoarele
și înălțătoarele
cuvinte
de mai jos :

Se împlinesc 10 ani dela înființarea Ligii Navale Române, şi mă bucur să pot aduce prin aceste rânduri mulţumirile mele pentru lăudabilele eforturi ce au fost depuse în acest deceniu.

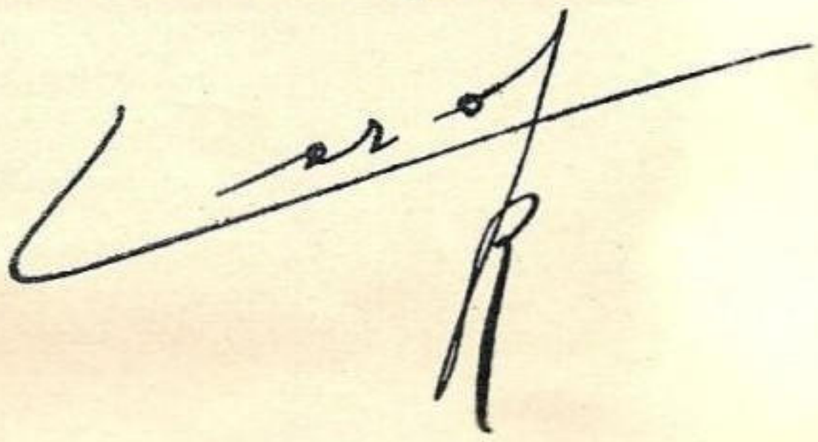
Nimeni mai mult ca mine nu s'a bucurat când a primit vestea acestei inițiative ; m'am bucurat căci firea mea mă îndeamnă înspre tot ce are a face cu marea şi marina.

Opera cea mai naţională ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română începe de azi înainte. E o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bună voinţă, ci masa cea mare a populaţiei Româneşti.

Iubirea de mare şi spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni şi aşi avea o nespusă mulţumire dacă Liga Navală Română va reuşi pe deplin să propage în mulţime această dragoste şi acest spirit.

La noi acest spirit al mării şi al marinei a fost cristalizat în bricul „Mircea", şi deaceea salut ca un fapt fericit inițiativa Ligei de a face propaganda pentru înzestrarea Marinei Mele cu un nou vas şcoală, care purtând numele celui vechiu, va deştepta în generaţiile de mâine, acel avânt, acea disciplină, acel spirit al datoriei care trebue să fie substratul sufletesc al oricărui marinar.

Aceste vorbe, le îndrept către Liga Navală Română cu toate felicitările pentru cei 10 ani de activitate şi cu calda urare ca viitorul să fie cât mai rodnic şi activ.



MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA IULIA

Moştenitorul Tronului României.

Membru de onoare al Ligei Navale Române.

NOROC BUN ŞI SPOR LA MUNCA !

M. S. Regina Maria a României, Ocrotitoarea Ligei Navale Române, dela întemeere, în nemărginita-l dragoste pentru mare şi marinarii noştri, a binevoit să aşterne pe hârtie gândurile şi urările de mai jos, scrise special pentru numărul festiv al revistei noastre.

Părăsind leagănul copilăriei mele îmbrăţişat de albastrul mării, era natural ca şi în noua mea Patrie, nemărginita vedere să fie căutată de inima mea.

Păşind pragul acestui sfânt pământ al Ţării mele, acum patruzeci şi trei de ani, din piscurile Carpaţilor dorul meu s'a îndreptat către valurile argintii; iar legendele întunericului albastru al Mării Negre m'au atras cu totul spre vraja adâncurilor.

Soarele auriu al Constanţei mi-a strălucit în primii ani ai venirei mele pe bordul falnicei lebede „Principesa Maria" şi acest imbold mi-a cuprins inima într'o spontană şi adâncă dragoste pentru eroii apelor româneşti, fără a mai slăbi o clipă. Admir lupta lor cu puternicul element, care le întăreşte energia, umbletul lor pe necunoscutul întins al apelor, care măreşte orizontul gândului şi a privirei, făcându-le caractere hotărâte şi gata să înfrunte intemperiile vieţii ca şi pe cele ale apelor.

Din acest Izvor cald de dragoste pentru Marina Românească, porneşte urarea mea sinceră de:

Noroc bun şi spor la muncă!

16 Decembrie 1936

Marie

M. S. Regina
ELISABETA

M. S. Regina
MARIA a
Jugoslaviei

MEMBRII FAMILIEI REGALE SUNT DE DREPT MEMBRI DE ONOARE AI LIGEI NAVALE ROMANE

(ART. 8 DIN STATUT)

A. S. R. Principele NICOLAE
al României

A. S. I. Arhiducesa ILEANA
de Habsburg

Primul comitet de conducere al Ligii Navale Române

(1927)

Președinte : General Paul Angelescu, ministru de Razboi.

Vice-Președinți : Vice-Amiral (†) V. Scodrea ; Vice-Amiral (†) C. Bălescu.

Membri: Contr'Amiral I. Coandă; Profesor Universitar Marin Ștefănescu ; Inginer Insp. General I. Vardala; Comandor I. Bălănescu.

Secretar general : Comandor I. Păiș.

Casier : Comandor Angelo Teodorescu.

MEMBRI DE ONOARE PROCLAMAȚI LA CONSTITUIRE

(†) I. P. S. Mitopolitul Pimen al Moldovei
Pofesor Dr. Antipa
C. Argetoianu, ministru de Domenii
Pr. Basarab Brâncoveanu
(†) Marchizul de Beloy
Pr. Valentin G. Bibescu
Ing. Insp. G-ral C. Bușilă
Ministru plenipotențiar C. Conțescu
General de Divizie Găvănescul
Ministru plenipotențiar Hiotu
Dr. Lupu, ministrul Muncii
(†) General de Divizie Mircescu, fost ministru
Mocioni
General Eracle Nicoleanu
Stelian Popescu, ministrul Justiției
Ing. Insp. g-ral (†) Gh. Popescu
General de Divizie I. Popovici
Mareșal Presan
General de Divizie Referendaru
Ing. Insp. g-ral N. Ștefănescu
Gr. Trancu-Iași, fost ministru

General de Divizie, Adjutant PAUL ANGELESCU, Ministru de Război. Primul Președinte al L. N. R.

COMITETUL CENTRAL DIN 1933

Vice-Președinte de onoare : General de Divizie Paul Angelescu.

Vice-Președinte a'es : C.-Amiral (r.) I. Coandă.

Vice-președinte de drept : C.-Amiral I. Bălănescu, comandantul Marinei Regale.

Secretar general : Lt.-Comandor (†) Eugen Botez.

Membri :

Doctor Antipa Grigore
Director Apostol Culea
Avocat Ardeleanu V.
Secretar G-ral Em. Bucuță
Amiral Bucholtzer
C-dor Boerescu C.
Colonel Bădulescu V.
C-dor Coandă Gh.
Inginer Caranfil N.
Inginer Comârzan S.
C-dor Dan Zaharia
Inspect. Daia Al.
C-dor Dumitrescu G.
C-dor Fundățeanu P.
Inginer Filipide M.
(†) Amiral Graçosky
Amiral Gavrilescu M.
Prof. Mugur D. Gh.
C-dor Ionescu Johnson
Inginer Iliescu Brânceni
Sub-secret. de Stat Irimescu Radu
C-dor Koslinschi Gh.
Inginer Mihalopol
General Manolescu I.
Inginer Marinescu Gh.
Inginer Marius Gheorghiu
C-dor (†) Munteanu Gh.
Amiral Niculescu Rizea
C-dor Negulescu Aurel
Amiral Negrescu N.
C-dor Niculescu Radu
C-dor Oprișan Em.
Colonel Roznovan
C-dor Popescu Ștefan
(†) Amiral Scodrea V.
C-dor Sion Alfons
Lt.-col. Sâmboteanu Ulise
C-dor Ștefănescu C.
Inginer Vardala I.

Din sânul acestui Comitet Central, se alege următorul Consiliu de Direcție :

Primul Vice-președinte : Amiral Coandă I.

Al 2-lea Vice-Președinte : Comandantul Marinei.

Membrii :

Un delegat al P. C. A.: Inginer Vardala I.

Un delegat al pescăriilor : col. Roznoveanu.

Un delegat al Ministerului Instrucției : Director Apostol C.

Doi delegați ai Marinei : Amiral Bucholtzer și C-dor Dumitrescu G.

Trei membrii aleși : C-dor Boerescu, C-dor Ștefănescu C. și Inginer Caranfil N.

Vice Amiral (†) C. Bălescu

Vice Amiral (†) V. Scodrea

COMITETUL CENTRAL DIN 1936

Vice-Președinți de onoare :
General de Divizie Paul Angelescu.
Mitiță Constantinescu, guvernatorul B. N. R.
Dorel Dumitrescu, fost guvernator al B. N. R.
V. Sassu, ministru de Domenii.

Vice-Președinte ales : Amiral (r.) I. Coandă.
Vice-Președinte de drept : Vice-Amiral I. Bălănescu.
Secretar general : Comandor (r.) Aurel Negulescu.

Membrii de onoare :
Apostol Popa, președintele Camerei de Comerț din Galați.
D-na Minulescu (Claudia Milian).

Membri aleși :
Doctor Antipa Grigore
Avocat Ardeleanu V.
Amiral Boerescu Cezar
C.-Amiral Bărbuneanu P.
General Bădulescu Virgil
Dir. G-ral Bucuță Emanoil
Comandor Blebea Iulian
Ing. naval Bălescu Ionel
Comandor Cristescu Nicolae
Inginer Caranfil N.
Avocat (†) Cătuneanu Al.
Inginer Cătuneanu C-tin
Comandor Constantinescu Gh.
Director Culea Apostol
Comandor Coandă Gh.
Doctor Daia P. P.
Inspect. Daia Alex.
Inginer Filipide Mihail
C-dor adj. Fundățeanu Preda
Comandor Georgescu Ioan
Colonel Giușcă Gh.
Prof. Univ. Gheorghiu N.
V.-Amiral Gavrilescu M.
Inginer Iliescu Brânceni
Comandor Ionescu Nicolae
Comandor Irimescu Radu
Comandor Koslinschi Gh.
Ad-tor G-ral Lascăr St.
General Manolescu Ioan
Colonel Marinescu Gabriel
Cpt. c-dor Măcelariu Horia
Inginer Mihailopol C.
Profesor Mugur D. Gh.
Ziarist Negru Mihail
Comandor Nedelcu Octav
General Negreanu N.
V.-Amiral Niculescu Rizea
Comandor Niculescu Radu
Comandor Oprișan Em.
Comandor Păiș Nicolae
Avocat Perieteanu Grigore
Avocat Petrovici Forian
Colonel Sâmboteanu Ulise
Comandor Sion Alfons
Comandor Ștefănescu C.
General Schina Mihail
Căpitan Știubei D.
Inginer Vardala I.
Inginer Vasilescu Grigore
Amiral Zaharia Dan

Cenzori :
Inginer N. Georgescu
Inginer I. Ghica
Avocat Em. Pantazi

Cenzori supleanți :
Consilierul C. Papadat
Ing. Toma Gâlcă
Georgescu Nicolae

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMÂNE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Întemeiată de (†) JEAN BART

NUMĂR FESTIV

Nr. 2—3 1877 — 1887 — 1897 —1907 — 1917 — 1927 — 1937 FEBRUARIE-MARTIE

CE SARBATORIM

Care e rostul acestui număr ? Ce anume comemorare sărbătorim ?

Dacă ar fi numai una ! Din fericire sunt mai multe :

In 1877, — acum 60 de ani, — *șalupa românească „Rândunica" atacă cu torpila și scufundă la Măcin un monitor turcesc. Tot la 1877 bateriile „Mircea" și „Elisabeta", armate cu marinari se duelează din Calafat, cu cele turcești dela Vidin.*

Marina abia înfiripată ca material, a dovedit, prin marinarii ei, de ce va fi în stare să facă atunci când i se va da posibilitatea.

In 1887, — acum 50 de ani, — *se comandă crucișetorul „Elisabeta", care peste un an vine în țară, ca împreună cu „Mircea" să formeze personalul național și să ducă faima țării prin îndepărtate meleaguri pe unde nici nu se știa aproape de existența României.*

In 1897, — acum 40 de ani, — *pornesc pe mări și peste oceane primele noastre vapoare de comerț, ia ființă Serviciul Maritim Român.*

In 1907, — acum 30 de ani, — *monitoarele noastre lansate cu un an înainte, fac primele manevre navale combinate, pregătind colaborarea între armata de uscat și cea de apă pe Dunăre.*

In 1917, — acum 20 de ani, — *marina noastră de Dunăre încheie dureroasa, dar plina de glorie retragere, cot la cot cu armata de uscat, de care nu s'a despărțit dela Turtucaia până la Mare, unde stă de veghe apărând gurile Dunărei și spatele frontului de pe Siret, evidențiind principiul „the fleet in beeng", preconizat și aplicat de amiralul englez Jellicoe.*

In 1927, — acum 10 ani, — *se pune temelia Ligei Navale Române.*

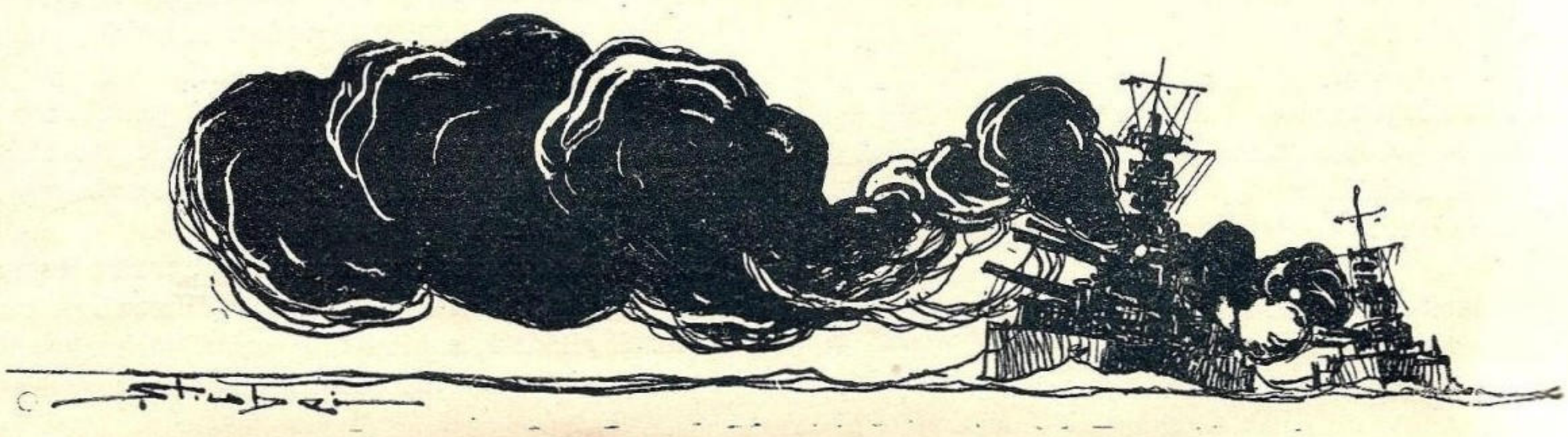
In 1937 *se împlinesc deci atâtea decanate, începând cu al Ligei Navale și mergând în trecut până dincolo de Independență și Regat.*

Va avea multe lipsuri acest număr, dar de am fi pus în el totul, — ar fi fost un volum pretențios. In paginile ce vor urma se va vedea străduința înaintașilor noștri, întemeetorii „spiritului Mircea", pildă celor mai tineri, cari au datoria să-l păstreze și desăvârșească, ca o scumpă moștenire.

Mulțumim tuturor cari au binevoit să colaboreze cu articole și fotografii, celor cari au ajutat ca acest număr să poată apare, dacă nu în condițiuni perfecte, dar credem mulțumitoare.

Cu ce am putea deschide coloanele acestui număr festiv ? Răspunsul e pe buzele tuturor : cu cuvintele pline de tâlc, de îndrumare și de imbold ale Augustului nostru Președinte, M. S. Regele Carol II.

Deschidem deci numărul cu toate cuvântările rostite la serbările marinei, cuvântări cari sintetizează toate năzuințele neamului nostru în ceeace privește marina, — spre a le încheia cu apelul lansat pentru noua navă Mircea.



(după Căp. Ştiubei)

Cuvinte Regale

— 1933 —

Domnule Contra Amiral, cred că este aproape inutil de a vă reînoi, în această zi de mare sărbătoare pentru ţară şi de deosebită sărbătoare şi reculegere pentru Marina Regală Română, dragostea ce o port acestui element al apărării naţionale.

Din convingere, şi de altă parte dintr'o dragoste care mă leagă de Marina Mea prin faptul că am avut norocul de a sta în capul ei câţiva ani de zile, sunt îndemnat în orice clipă să am o deosebită grije pentru ea.

In desvoltarea noastră, marina, pe de o parte este o chestiune financiară — pe care nici unul dintre noi nu se poate considera cu desăvârşire stăpân — iar pe dealtă parte, este chestiunea pregătirii personalului, atât din punct de vedere technic şi tactic, cât mai cu seamă din punct de vedere al spiritului marinăresc.

Am fost îndemnat de acest gând când am crezut de a Mea datorie de a vă remite acea sumă, spre a permite Navei Baze transformarea — poate definitivă — în navă şcoală, ca să poată duce tânăra noastră generaţie de marinari pe valurile Mării Negre şi ale Mediteranei.

Căci admiţând vechea zicătoare franceză „c'est en forgeant qu-on devient forgeron", numai navigând, poţi să devii navigator. Rezultatul celor câteva călătorii cari s'au făcut în anii din urmă, au fost pentru Mine proba cea mai evidentă că în personalul echipajului român există acel spirit şi acea dragoste mare fără de care nici o marină nu poate exista.

Pot să asigur astăzi Marina Mea că eu îi port de grijă şi că de îndată ce vor fi posibilităţi se va face încă un efort, efort care va trebui hotărît să cuprindă două părţi.

Prima parte este acea faimoasă chestiune, care trenează de câţiva ani de zile şi pe care sunt convins că guvernul Meu îşi va da toată silinţa spre a o relua şi duce la un bun sfârşit, este chestiunea BAZEI NAVALE, bază fără de care marina noastră nu poate să trăiască. A doua parte mai grea, este sporirea numărului unităţilor. Incât, chiar dacă astăzi sunt greutăţi, chiar dacă astăzi posibilitatea de a-şi îndeplini misiunea din timp de pace, adică pregătirea de război, este redusă la cea mai simplă expresie, nădăjduesc că iubiţii Mei marinari pot privi cu încredere desăvârşită viitorul, Eu asigurându-i că voi fi acela care voi veghia şi voi apăra totdeauna interesele lor şi ale Marinei noastre.

Cu acest gând ridic paharul rugându-vă să strigaţi împreună cu Mine „Să trăiască Marina noastră",

— 1934 —

DOMNULE AMIRAL,

Mulţumindu-vă pentru frumoasele cuvinte ce aţi rostit în numele Marinei Mele, sunt fericit de a putea profita de această ocazie spre a reînoi asigurarea întregei Mele solicitudini şi dragoste pentru acest element al apărării naţionale, atât de necesar ţării.

Timpurile sunt, incontestabil, grele şi ştiu că ele cer din partea marinarilor eforturi mari — aşi putea zice chiar iraţionale câteodată — faţă de mijloacele care li se pun la dispoziţie.

Cu toate acestea sunt convins că în această Marină, se va perpetua tot acel vechiu spirit „Mircea", de care am vorbit altădată, spirit fără de care Marina noastră nu poate exista, — acest spirit al marinei, care este o

dragoste de larg și totodată un spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre. Alături de voi, în orice clipă pentru întărirea și perfecționarea Marinei noastre, fac cel mai cald apel acelora cari au astăzi răspunderea în țară, ca din mijloacele care se găsesc, să pună la dispoziție ceeace se poate, ca Marina noastră să înceapă să se desvolte așa cum trebue.

Dar, punându-vă la dispoziție aceste mijloace, trebue ca marinarii să fie conștienți că ele trebuesc folosite până la maximum de efort și randament. Țara face ce poate, voi trebue să faceți restul.

Spiritul cel vechiu să trăiască din nou, să se ridice și să înflorească !

Cu acest gând ridic paharul Meu pentru întărirea și propășirea iubitei Mele Marine !

Domnule președinte al consiliului, domnilor,

Această serbare anuală a patronului Marinei a intrat în tradiția noastră națională. Dar în această tradiție este un fapt pe care aș dori să-l întăresc astăseară : este acea frăție care leagă Marina Regală cu Marina noastră Comercială. Masa de prânz am luat'o cu ostașii mării; masa de seară o luăm cu rezerva lor.

Acest lucru pentru mine este simbolic, căci eu înțeleg prin marină, forța noastră de navigațiune pe valurile tuturor mărilor. Eu văd în această frăție, între comertul pe mare și între războiul pe mare, întărirea noastră definitivă pe acest element al apelor.

In desvoltarea de mâine, această înfrățire și această colaborare mână în mână va trebui să se întărască din ce în ce mai mult. Și de astăzi înainte, în gândul Meu, când voi vorbi de marină, voi vorbi atât de Marina Regală, cât și de cea comercială.

Avem atâtea puncte de contact. Dacă n'ar fi decât acea problemă atât de importantă, a pregătirii persona'ului, și ar fi destul, căci această pregătire va trebui să se facă mână în mână de aceleași elemente, de aceleași suflete și în acelaș timp.

Mulțumesc guvernului pentru frumosul răspuns ce mi-a dat la apelul ce l-am făcut și sunt convins că toți veți pune tot interesul și toată râvna spre a îndeplini ceeace este de împlinit.

Este adevărat că marina este un scop, dar este și un element hotărîtor de progres și de civilizație. Și o țară cu un mal așa de întins ca al nostru are datoria de a-și plăti acest lux — dar să vedem dacă este lux, căci EU CRED CĂ NU ESTE LUX. Fiindcă, lăsând la o parte serviciile reale pe care apărarea noastră pe mare poate să le aducă pentru apărarea comunicațiilor, dar în timp de pace Marina trebue să devină — cum ați spus, domnul președinte al consiliului — o școală de energie, o școală de îmbărbătare, o școală de supremă camaraderie și sacrificiu.

Marinarii Mei, de orice origine ar fi ei, știu că sunt alături de Mine în acest gând.

In acest gând, dați-mi voie astăseară să ridic paharul pentru această înfrățire și conlucrare definitivă între marina de război și cea de comerț.

— 1935 —

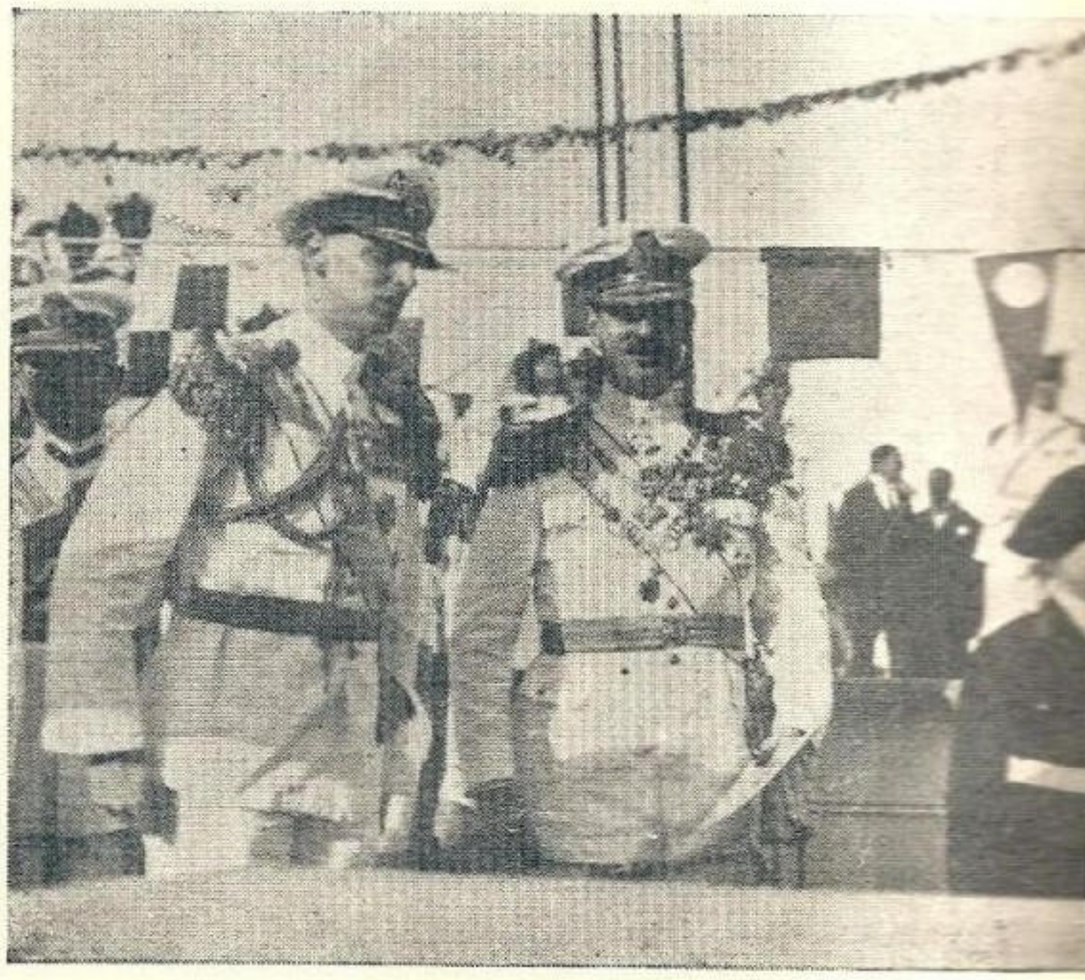
Domnule Amiral,

Pentru știrile pe care mi le-ați adus la cunoștință despre progresul și nouile mijloace care s'au dat Marinei Mele — ca acela care are grija permanentă a bunului mers al treburilor din țară, ca comandant superior al oștirei și marinei — aduc mulțumirile Mele cele mai calde guvernului meu pentru felul în care a priceput să dea tot sprijinul care trebue acestei [illegible] importante a apărării țării.

Ajutorul care vi s'a dat — care din ad[illegible] sper că va fi continuat și de azi înainte — s[illegible] va da un nou avânt marinei noastre și că în s[illegible] va licări la orizont acea dorință a Mea, care știu că este a tuturor marinarilor, că în loc să facem marină pe uscat, să o facem pe mare.

Să știți că cuvintele ce le-am spus sunt de un tâlc mai adânc decât faptul construirii pur și simple a unei nave. Este o chestiune de adâncă morală și de mijloace pentru a putea menține acel spirit de continuă inițiativă, acel spirit cavaleresc, acel spirit pentru care nu se poate găsi cuvânt și pe care nu-l poți găsi decât bătând pe valurile mării, acel spirit pe care l-am numit odată „spirit al bricului Mircea" și care sper că va rămâne în marina noastră.

Tot cu aceeaș dragoste și cu aceiași încredere, ridic paharul Meu pentru propășirea marinei Mele și fac din nou și azi aceeași urare făcută acum doi ani : ca acest „Spirit Mircea" să dăinuească iarăși și să trăească necontenit în mijlocul marinei noastre.



M. S. Regele Carol II, M. S. Marele Voevod Mihai și A. S. R. Principele Niculae la serbările marinei.

— 1936 —

Această serbare tradițională a marinei îmi dă anual un fericit prilej de a lua contact atât cu marina noastră de război cât și cu cea comercială.

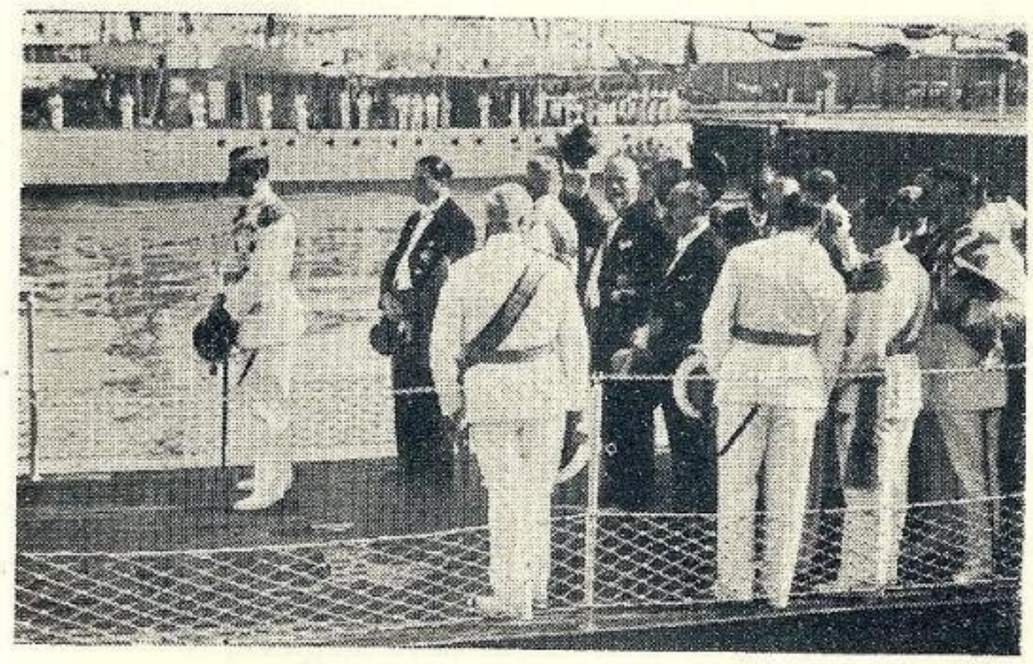
Am spus odată și țin să o repet — fiindcă cred că acest fapt nu poate decât să dea încredere marinei noastre — Eu sunt dintr'un neam de marinari și numai trăind într'o țară în care marina a jucat poate un rol mai puțin important până astăzi, se explică dece principala Mea ocupațiune nu a putut fi aceia de marinar, dar acest atavism care se sbate vânjos în sângele Meu m'a făcut să am totdeauna un ochiu plin de grijă și de dragoste pentru marina noastră.

S'a mai întâmplat astăzi un fapt: că această masă festivă, în loc să fie dată în localul Cercului Militar, cum este obiceiul, am rugat să fie dată pe acest vas comercial. Nu am cerut acest lucru ca o chestiune de comoditate, ci ca un simbol: după serbarea marinei militare de azi dimineață, am ținut ca imediat să trecem la serbarea marinei comerciale.

Marina este un fapt concret, dar țin să adaog că este mai mult decât aceasta, este o întreagă mentalitate, este o educațiune, este un suflet pe care îl cuprinde și în această zi a Sfintei Maria, care este patronul Marinei noastre, doresc să nu fie nici o deosebire între marina cu tunul și marina numai cu busola. Marina noastră, fie cea de război, fie cea comercială, are tot acelaș suflet, este tot acelaș organism vital al țării noastre.

Am asistat azi dimineață la inaugurarea unui noui unități a marinei noastre de război. Incontestabil, aceasta Mi-a bucurat sufletul. Sunt peste 20 de ani de când a fost o dorință în țara noastră ca să avem și noi un vas submarin. Este un fapt îmbucurător — care dovedește că starea noastră economică s'a îmbunătățit — că s'a putut realiza astăzi acest ideal.

Ce se va întâmpla mâine? Dacă programul care a fost pregătit se va îndeplini așa cum s'a cerut, nu știu



M. S. Regele la botezul submarinului „Delfin"

și nu-Mi e în putință să o mărturisesc în fața marinarilor Mei, pentrucă nici Eu nu sunt convins dacă acel program este acela care să corespundă în totul posibilităților și nevoilor noastre.

Eu țin ca marina noastră să fie o marină puternică, în care să bată un singur suflet și un singur gând, în care marinarii să fie adevărați marinari, adică oameni a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune, vasul lor.

In acest chip se va putea înjgheba un singur suflet, atât al marinarilor de război cât și al celor din marina comercială.

Dar să revin la programul marinei noastre. Domnul Amiral a făcut o schiță. Este sigur că avem încă mari nevoi de îndeplinit și Eu cunosc mai bine decât oricine ce greutăți sunt ca aceste nevoi să fie îndeplinite.

S'a vorbit de învățămintele războiului. Eu nu știu dacă sunt concludente, fiindcă dela război încoace nu trebue să uităm că s'a desvoltat o nouă marină, aceia a aerului. Și Eu cred că în viitor marina noastră, păstrând sufletul ei caracteristic, al valurilor, va trebui să se apropie pe zi ce trece de marina văzduhului. Conjugate aceste două forțe, împreunându-și sufletele, căci tot acelaș suflet este și într'una ca și în cealaltă, se va putea realiza apărarea atât a coastelor cât și a largului mării noastre, cu intensitatea și cu energia pe care bugetul nostru le vor putea permite.

Spunând aceste cuvinte, rog pe iubiții Mei marinari să nu creadă că Eu consider că marina vaselor de pe valurile mării nu ar fi un factor primordial al apărării noastre naționale și le amintesc să nu uite că este și un fapt moral și sufletesc.

Am spus odată că spiritul bricului Mircea a fost acela care a creiat pe primii noștri marinari.

Acest spirit doresc să se perpetue atât în marina mărilor cât și în marina văzduhului cu care făcând legătura, să-i aduceți sufletul bricului Mircea, care este un suflet generos, plin de dragoste și de sacrificiu.

In legătură cu acest suflet, care doresc să se perpetueze în marina noastră și în școala navală. am hotărît ca această școală navală să se numească pe viitor ȘCOALA NAVALA A MAJESTAȚII SALE „MIRCEA", pentru ca tinerii cari vin în marina noastră să cunoască dela început că sunt pe un vas care întruchipează acest spirit.

Am mai luat astăzi încă o hotărîre, pentrucă cred că la noi în țară trebue făcută o propagandă în sufletele oamenilor pentru o mai mare dragoste de mare. Noi trebue să aducem pe cetățenii noștri pe valurile apelor, căci numai atunci când vor fi în contact cu aceste elemente, când vor ști — dați-Mi voe să spun că a merge pe mare nu va să zică a avea rău de mare — când vor ști câtă bucurie, câtă sănătate, câtă ozonizare a sufletului pot să aducă aceste călătorii pe mare, numai atunci marina noastră va putea realiza un nou progres.

De aceia am hotărît ca în această zi să creez o nouă medalie „Medalia Maritimă".

Doresc ca toți acei cari simt în sufletul lor o cât de mică dragoste pentru mare să vină alături de Mine și de marinarii Mei, ca să sforțăm să creem un suflet al marinei noastre, care să fie și al marinei de război și celei comerciale, căci în caz de război tot una va fi.

Mai am o dorință și îi rog cu insistență pe d-nii miniștrii al comunicațiilor și al armatei să o ducă la un bun sfârșit: ca școala de ofițeri de marină să fie una singură, pentru ofițerii din marina comercială și pentru cei ai marinei de război. Pregătirea acestor navigatori să se facă sub acelaș acoperiș, cu acelaș suflet și în acelaș gând. Lucrul acesta își are importanța lui morală, dar de sigur că toți vor pricepe că și din punct de vedere economic va fi un câștig. De ce două școli în loc de una ?

Este un vechiu deziderat al Meu, care până acum a fost ascultat cu multă bunăvoință dintr'o parte și din alta, dar care nu știu din care cauze nu a putut fi realizat. Am dorința cea mai vie ca în timpul cel mai scurt acest lucru să se realizeze și sunt sigur că adevărații marinari, fie din marina de război, fie din marina comercială, vor înțelege acest lucru și mă vor aproba.

In acest gând și cu dragostea nesfârșită pe care o am pentru marinarii Mei, ridic paharul, nu în sănătatea marinei comerciale sau a marinei de război, ci pur și simplu în sănătatea MARINARILOR ROMÂNI

Apelul Ligei Navale Române

Pentru grabnica construire a unei noui nave şcoală „MIRCEA".

Bricul „MIRCEA"

Românî,

Prin voinţa Atotputernicului şi prin vrednicia românească, neamul nostru, după veacuri de neîncetată străduinţă, s'a aşezat deapururea la Dunăre şi Marea Neagră.

Amândouă aceste frumoase şi preţioase daruri ale naturii ne chiamă şi ne îndeamnă să le îmbrăţişăm cu drag şi să folosim nesfârşitele lor bunuri.

Din îndepărtatele vremuri ale lui Mircea cel Bătrân, stăpânitor al Durostorului până la Marea cea Mare şi ale lui Ştefan cel Mare, când Marea Neagră ajunsese lac moldovenesc, ne spun cronicarii că o viaţă de îndeletnicire marinărească a făcut dovada destoiniciei românești şi în această ramură de grea activitate omenească.

Inaintaşii noştri de acum în urmă, în marea lor înţelepciune au prins în adevărata măsură însemnătatea Dunărei şi Mărei Negre pentru Români, şi în dragostea lor de ţară au pus bazele Marinei Militare şi apoi a celei Comerciale, atrăgând prin aceasta, privirea tuturor românilor spre *„cheia mântuirii noastre"* care, după cum bine a zis MIHAIL KOGĂLNICEANU *„este drumul Dunării spre Marea largă"*.

Şi aşa de unde câteva decenii în urmă, pavilionul românesc nu era cunoscut străinătăţii, astăzi el flutură cu mândrie pe albastrul Dunărei şi pe tot întinsul mărilor şi oceanelor. Sute de şlepuri, remorchere şi vapoare de călători, urcă şi scoboară Dunărea dela gurile ei până la Regensburg, ducând produsele solului nostru în Bulgaria, Jugoslavia, Ungaria, Cehoslovacia, Austria şi Germania; şi tot astfel la Mare n'a rămas ţară, în care tricolorul nostru să nu se fi văzut şi unde să nu se ştie că România e o ţară frumoasă şi bogată.

Şi peste tot unde a străbătut vapoarele noastre, din Argentina până în Canada, din Misisipi la Vladivostoc, pretutindeni ceea-ce a statornicit faima micei noastre marine, a fost mai ales *iscusinţa, cumînţenia şi devotamentul marinarilor noştri*, cari, deşi porniţi dela munte sau dela şes, s'au arătat buni marinari şi şi-au atras admiraţia tuturor

Destoinicia marinărească românii şi-au câştigat-o pe *nava-şcoală bricul „MIRCEA"*, pe care dela 1882 au trecut toţi cei cari au învăţat şi au răspândit apoi ştiinţa marinărească la noi. Şi nu este marinar român care direct sau prin alţii să nu-şi fi însuşit meseria aceasta de cât prin şcoala lui „MIRCEA".

„Mircea a format pe primii noştri marinari. Pe puntea şi în arborada lui s'a format personalul naţional, dela „comandant până la marinar, creiând acel *spirit „MIRCEA"*, care dăinuieşte şi va dăinui, a spus M. S. Regele Carol II-lea, El însuşi admirator al Mărei şi adânc cunoscător al marinei.

FĂRĂ *„MIRCEA"* NOI NU AM FI AVUT MARINARI, DECI NICI MARINĂ NAŢIONALĂ. *căci personalul e sufletul navei* .

ROMÂNI,

Dar vremea care îmbătrâneşte pe toţi şi toate, l'a îmbătrânit şi pe „MIRCEA". Şi iată-l pe sprintenul şi elegantul *Mircea* gârbovit sub greutatea anilor, scos din serviciu şi legat la cheu pentru totdeauna.

Astăzi Marina noastră nu mai are navă-şcoală — unicul mijloc prin care tinerele generaţii de elevi ai Şcoalei de ofiţeri ai Marinei Militare şi Comerciale, cum şi viitorii maeştri marinari pot învăţa meseria mării, navigând în larg, oţelindu-şi sufletul şi puterile fizice la grelele munci ale manevrei pânzelor.

Pe nava-şcoală, tinerii marinari vor câştiga curajul, energia şi sângele rece, încercând cele mai vii emoţii, dar şi cele mai fericite momente ale încrederii în puterile lor.

LIGA NAVALA ROMANA, înţelegând ce înseamnă pentru Marină o navă-şcoală, şi văzând că Statul, din cauza greutăţilor financiare prin care trece, poate să mai întârzie construirea unei astfel de nave, — a luat iniţiativa colectării fondului necesar pentru un nou „MIRCEA" — şi, în acest scop, face un căduros şi stăruitor apel la toţi fiii ţării, tineri şi bătrâni, bogaţi şi săraci, rugându-i să dea fiecare obolul, cât de modest, pentru construirea cât mai grabnică a unui nou „MIRCEA".

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, este sigură că şi de astădată românii, din tot cuprinsul ţării şi de aiurea, se vor simţi mândri să ştie că un colţ de velă, un crâmpei de parâmă, o bucată de vergă sau catarg, un nit, au fost făcute din obolul dat din buna lor inimă.

Şi astfel copiii crescuţi pe puntea noului „MIRCEA" vor duce şi de aci înainte, pe întinsul mărilor şi oceanelor, cu fală şi cinste, steagul şi numele de român, spre bucuria noastră şi slava României.

Bătrânul „MIRCEA" a dat Marinei prezentul, noul „MIRCEA" îi va asigura viitorul.

Români de peste tot locul, faceţi-vă datoria !

Vice-Preşedintele Ligei Navale Române,
AMIRAL I. COANDA

Ce înseamnă marea pentru mine

de M. S. Regina Maria a României

Marea!

Da, o iubesc, totdeauna a ocupat un loc de frunte în viața mea.

Născută pe o insulă, marea înconjoară țara în care am deschis ochii, izolând-o de restul lumii și pentru a ajunge in orice altă țară trebue trecută, lină sau supărată, trebue înfruntată.

Aceasta este ceeace face marea putere a Angliei; cuprinsă de apă, — izolată, apărată, e un mic continent pentru ea însăși.

„Britania" stăpânește valurile. Și tatăl meu era marinar, așa că și el era stăpân pe valuri, stăpân pe distanță și spațiu.

Ce erou era în copilăria noastră acest tată marinar, cu fața lui arsă de soare și de vânt, în care ochii erau ca două bucățele de cer, două lumini albastre umbrite de gene și sprincene negre, un tată de care orice fetiță putea fi mândră, așa de frumos, așa de ars de soare, comandantul unui vas, care de două ori a făcut înconjurul lumii.

Mai târziu deveni amiral, nu un amiral bătrân, ci încă frumos și în floarea vârstei, dar acum comanda o flotă intreagă, și Malta îi era bază navală, acea insulă fermecată, ce are o istorie atât de interesantă și de aci Tata ajuta Britania să stăpânească valurile.

Noi, micele lui fiice, am fost crescute în dragostea de marină, vapoare, marinari, catarguri, mări furtunoase și calme, valuri mari, vânturi puternice, și peste toate fluturând pavilionul Britanic, victorios; roș, alb și albastru: Union Jack.

Și ca într'o viziune văd pe bunica, Regina Victoria pe bordul Yachtului ei alb, o mică bătrână îmbrăcată în negru cu totul neimpunătoare, ce trecea în revistă cea mai formidabilă flotă din lume. Așezată într'un scaun pe punte, înconjurată de marinarii țării, Bunica plutea printre două rânduri de bastimente de război în haine de sărbătoare. Pavilioanele fluturau, muzicile intonau, marinarii aclamau și Bunica, mica și bătrâna Bunică era Regină a toate acestea; iar noi stăteam lângă ea privind cu mirare la această extraordinară desfășurare de mărire, putere și de glorie.

„Britania stăpânește valurile".

Pe urmă mă văd o mică copilă pe o plajă albă, bucurându-mă cu surorile mele de plăcerile mării. Oh, ce minunate scoici de toate felurile găseam, de multe culori și diferite forme. Ce colecții făceam! Și toți acei marinari voinici, liniștiți și arși de soare care ne învățau să înotăm, să vâslim și să mergem cu vele. Marinarii Bunicei, Marinarii Tatii erau veșnic la dispoziția micilor noastre persoane.

Apoi a fost Malta cu flota ei, vapoare așa frumoase, ce în seara sosirei noastre în portul Valetta așezate pe două rânduri aclamau yachtul nostru ce trecea printre ele tocmai la ceasul când soarele apunea. Marea și cerul erau aprinse, muzicile cântau, marele pavoaz era ridicat. Noi cele patru surori făceam parte din toate acestea, și pentru noi marinarii aclamau cât puteau.

Mai târziu a fost Devenport și Plimouth, Tata comanda atunci flota metropolitană și aci iar erau vapoare și marinari, vâs'it, înot, și vele; bucuriile mării.

AA. LL. RR. Principele Carol și Principesa Marioara.

Și apoi....

Un prinț într'o țară străină, dintr'o țară de care abea auzisem, dintr'un pământ spre răsărit, o țară aproape de soare răsare. Făt Frumos venise să-și ia mireasa din acea insulă ce marea o ținea în brațe.

Chemarea dragostei e o chemare ciudată — tinerețe spre tinerețe, instinctul de cuib, și cu toate că abia cunoșteam forma României pe hartă, la 17 ani am urmat pe prințul necunoscut într'o țară străină.

O țară de visuri, o țară de soare, o țară de libertate. Aceasta este înțelesul ce-l avea în urechile mele. Plaiuri, păduri întinse, văi adânci și râuri tulburi, căzând din munți stâncoși, ale căror femei lucrau acele minunate țesături pe care Regele le trimese în dar de nuntă miresei. Un pământ îndepărtat.... pământul României.

Visul și realitatea nu sunt intotdeauna aceleași.

Fata de 17 ani venise dintr'o familie unde era crescută fără grijă, într'o casă severă unde „Datoria" era dârzul zeu în fața căruia toți se aplecau. Abnegație, sacrificiu, înfrângerea oricărei dorințe personale, era regula tuturor lucrurilor și „Verboten" sta scris mare peste tot „Verboten".

La 17 ani aceste cuvinte sună cumplit de dureros. Vi-

suri, libertate, unde erau ele? pământ răsăritul soarelui ? poate. Dar vai au trecut mulți ani grei înainte să fi avut voe să-l descopăr, să-l iubesc și să-l fac al meu.

Datorie, abnegație, răbdare, ascultare... și peste tot fețe streine și o limbă ce nu era limba mea.

Dincolo de zidurile palatului, dincolo de severa mână a bătrânului Rege era fără îndoială câmpii întinse, munți și râuri. Era undeva pe un orizont îndepărtat, ce nu era al meu, o lume de miraj, o țară de descoperire încântătoare.... pentru alții, nu pentru mine... nu pentru mine.

Astfel visul sbură pe fereastră și făt frumos nu mai zâmbea ca atunci când venise pe fereastră să-și ia mireasa; educația mea fusese rău neglijată, nimeni nu mă învățase că viața era grea, rece, urâtă, că viața nu era făcută să fii fericită ca o pasăre în lumina soarelui, sau ca o floare într'un câmp. Viața era o școală serioasă, mai ales pentru o naivă fetiță care venise într'o țară streină și care într'o zi trebuia să-i poarte coroana.

Amintiri de acasă, de veche libertate, vechea viață netulburată îmi răsăreau înainte să-mi rupă inima într'o mie de bucăți, o mie de regrete. Visul sburase pe fereastră... și acolo peste șapte țări și șapte mări, era o insulă de smarald pe care marea o ținea în brațe — acolo era căminul meu... Livezi verzi, grădini fermecate, castele, palate, fețe zâmbitoare, persoane care te iubeau, al căror copil ai fost... Nici regula inflexibilă, nici abnegația nu se găseau la noi. Dacă erau necazuri, alții le suportau, acei cari te iubeau, acei cari te pricepeau, acei cari vorbeau limba ta.

Dincoace erai într'o mulțime de profesori care te priveau ca pe o mică streină neliniștită ce trebue să învețe să lucreze, să fie serioasă și care trebue să lase deoparte: râsul, jocul și veselia.

Viața era o cale pietroasă, nu un joc!

Și marea, nesfârșita mare albastră, cu velele și vapoarele ei, cu veselele Yachturi, Marea, Marea cu valurile, fluxurile și refluxurile și eterna ei cântare. Marea albastră, neagră sau verde, furtunoasă sau liniștită. Marea tatei, Marea Bunicei.

Timid îl întrebam pe Regele Carol, stăpânul meu, cemi conducea zilele și era arbitru soartei mele:

Unchiule mergi vreodată la mare? Cum e Marea Neagră unchiule? aș vrea așa de mult să văd Marea României!

La Mare? da, vom merge într'o zi, (zise unchiul) am niște docuri de inaugurat, portul Constanța a fost mărit, orașul va face o primire frumoasă.

„Dar Marea Unchiule?"

„Nu-mi place Marea, zise el, „îmi vine rău pe mare".

Asta a fost un timp, dar iar și iar fiica de marinar plictisea pe Regele încărcat de necazuri, cu dorul de a merge la mare.

Și într'o zi, oh, ce veste minunată, ni s'a spus că datoria cere să ne ducem la mare. Oh, da, de datorie mergem, căci în zilele acelea nu făceai nimica de plăcere.

In sfârșit s'a hotărît să mergem la Constanța. Incântarea a fost mare; ca un copil ce așteaptă o sărbătoare număram zilele: Duminică, Luni, Marți, Miercuri — Joi era ziua. — Constanța!

Cu o bucurie aproape bolnăvicioasă, am început să-mi aleg hainele pentru ocazie, pă'ăria potrivită, haina aceea de vreme rea. „Uite Nando, asta e bună, nu e așa?"

„Ce? hainele acelea?" și Prințul își strânse sprincenele.

„Dar, draga mea, tu nu pricepi, este o vizită oficială, trebue să fii elegantă, hainele tale cele mai bune".

„Dar când eșim pe mare?"

„Dar nu vom merge pe mare!"

„Dar Nando, cum poți merge la mare fără a ieși la larg?"

„Dar, copil drag, tu nu pricepi, este o vizită oficială. Unchiul inaugurează docuri noi, vom vizita școli, vom merge la biserici și căzărmi și poate vom inspecta câteva vapoare, dar nu va fi vreme pentru altceva".

„Nu e vreme să mergem pe mare?"

„Dar nu pricepi, unchiului nu-i place marea!"

„Dar nouă ne place — și tu o iubești, Nando!"

„Dar, dar unchiul".

„Da dar unchiul" știam ce înseamnă. Unchiul vede în viață, omul de fier, omul datoriei, căruia nu-i place marea....

Așa că pusei deoparte hainele de mare și le-am scos pe cele elegante ca pentru ceai și o pălărie de care vânturile mării ar fi râs; și am mers la Constanța.

Constanța.

Și unchiul inaugură docurile. Vizită școli și căzărmi, orfelinate și case pentru cei bătrâni, și peste tot, eu și Nando am fost o pereche ascultătoare care făcea ce i se spune. Intotdeauna am făcut ce ni se spunea... intotdeauna... cele 12 ceasuri ale zilei dealungul lunilor și a anilor....

A. S. R. Principele Nicolae.

A.S.R. Principele Nicolae cu panglica „Mircea" la beretă.

Biserici, căzărmi, orfelinate, case pentru cei bătrâni și dincolo marea! Marea chemându-mă cântând veșnicul ei cântec, cântecul din vechea patrie... vechiul cămin din țara celor veseli și liberi.

Incepusem să obosesc. Am ascultat multe discursuri ce nu le-am priceput, „limba lor nu era încă limba mea". Ca una care nu avea ce căuta acolo, urmam pe unchiul care plin de simțul datoriei, nu simțea nici plictiseală, nici oboseală. Il urmam de aproape, o mică streină distrată în haine prea elegante.

Ultima noastră „datorie" era să inspectăm niște cargo-boturi. Erau aliniate lângă chei în așa fel ca marea să fie evitată pe cât posibil. Cu capul plecat, urmam, obosită, desiluzionată, cu dorul în inimă. Un vapor după altul... și dincolo marea, marea mea, marea Tatei, marea pe care nimeni nu părea că o iubește aici, marea pe care nu mă lăsau să merg.

Și deodată în învălmășeala de cuvinte, fără înțeles pentru mine, o voce... o voce ce glăsuia Englezește... Englezește... limba mea!

M'am uitat în sus; un bătrân marinar, cu părul și barba cenușie, o față blândă și un surâs bun, un uriaș de om.

Și-mi vorbea Englezește, ori mai corect Scoțiana, cemi spunea?

„Ești o fetiță drăgălașă, adevărat drăgălașă, mă bucur să te văd, D-zeu să te binecuvânteze!"

„De unde ești?" l'am întrebat tremurând.

Dela Edimburg!

Edimburg fusese numele meu înainte să devin o mică streină, Maria. Principesă de Edimburg îmi fusese numele.

Și aci într'o țară depărtată, cu marea chemându-mă, marea albastră ce toți mi-o negau... venea o voce din Edimburg, un grai scoțian, vorbind limba mea.

Tragedia fu că, cuprinsă de o mare bucurie ce era și durere, nu am găsit ce spune acelui uriaș scoțian cu capul și barba cenușie... Nici marea nu o puteam vedea căci ochii îmi erau plini de lacrimi.

Acesta a fost primul meu contact cu Marea Neagră și mulțumesc lui Dumnezeu, nu a fost ultimul. Constanța, Mamaia, Balcic, erau sortite să-mi devie dragi.

Incetul cu încetul, după ani de frământare și din partea mea multe lacrimi, severii mei educatori și cu mine am început mai bine să ne pricepem, concesiuni reciproce ne-am făcut și deși nu am vorbit pe deplin niciodată aceiași limbă, învățarăm să ne cinstim și să ne respectăm opiniile celuilalt și la urmă să ne iubim cu adevărat. Eu am început să merg mai voitoare pe calea ce-mi era trasă și cei ce-mi guvernau viața îmi dădură frâu mai lung, căci nu eream din acelea ce tebuiesc duse cu biciul.

Veni și un timp bine cuvântat când Constanța ne era permisă, puțin, o săpătmână, zece zile; odată chiar sănătatea a cerut-o: ni se dădură chiar trei săptămâni!

Aceasta a fost concesia nemai pomenită, care ne-a fost reamintită mulți ani.

Astfel puțin câte puțin, ficei marinarului îi fu îngăduit să reia stăpânirea mării.

Mica noastră Marină îmi deveni dragă. Cunoșteam fiecare vapor, ofițerii și marinarii mi-erau prieteni și erau fericiți să aibă pe una ca mine care ținea la lucrurile ce aparțineau mării.

Aveam un adevărat aliat în bătrâna Regină Elisabeta care iubia într'un fel mai abstract și mai poetic poate decât mine, dar era bătrână când i s'a permis să meargă la Constanța. Atunci fu construit micul Pavilion pentru dânsa pe dig, un colțișor pe care-l iubea.

De obiceiu când venea la Constanța pentru un timp mai îndelungat, mi se îngăduia să stau pe unul din vasele de pasageri, când nu era în cursă. Acestea erau lăcașuri de fericire pentru mine și fiecare ceas îl trăiam cu tot focul tinereței mele restrânse.

Zile binecuvântate, zile fericite, sorbind mult iubita briză de mare, vele, vâslit, înot și lungi galopuri sălbatice pe larga plajă dela Mamaia, de care caii păreau că se bucură cum mă bucuram și eu. Va'urile veneau spre noi ca și cum ar fi vrut să ne împiedece mersul, vântul râdea de noi, pescărușii se roteau ca lumini albe peste capete'e noastre, tinerețe, libertate, extaz, „la joie de vivre" erau un răgaz dela dârza muncă a vieței...

Mi-am crescut copii să iubească marea. Am putut obține pentru ei ce nu putusem pentru mine, lungi și feri-

AA. LL. RR. Principele Nicolae și Principesele Marioara și Ileana.

cite săptămâni la mare așa că Constanța deveni pentru ei, ce a fost Osborne, Devenport și Malta pentru mine.

Și ziua fericită veni când am putut să-mi trimit al doi'ea fiu la Marină, in Marina Britanică, unde numele bunicului său era incă iubit și cinstit, și a făcut din el un marinar după inima mea. Mi-a fost dat marea bucurie, acum câțiva ani ca să merg încă odată la Malta, paradisul copilăriei mele, unde am fost primită cu toată cinstea datorită unei Regine a cărei țară s'a luptat de partea marei țări în care m'am născut. Intreaga Maltă își aminti cum acum patruzeci de ani, impreună cu mama mea și cele trei surori ale mele când tata comanda Flota Mediteraniană, ne primi cu aceleași onoruri, intr'o seară minunată de toamnă, când soarele apunea.

Impreună cu fiul meu, ofițer de marină, am revăzut locurile copilăriei mele și cum prin ele trăiam din nou, am putut suporta amintirile zilelor ce nu mai sunt, am putut opri vedeniile de a mă dobori, am putut asculta fără prea mare durere vocile ce-mi veneau de dincolo de mormânt.

Anii trecură. In timpul războiului a fost distrus micul pavilion pe care Mătușa Elisabeta îl locuia spre bucuria Constănțenilor, cărora le plăceau să-l vadă silueta albă, stând pe terasă salutând vapoarele ce plecau și veneau.

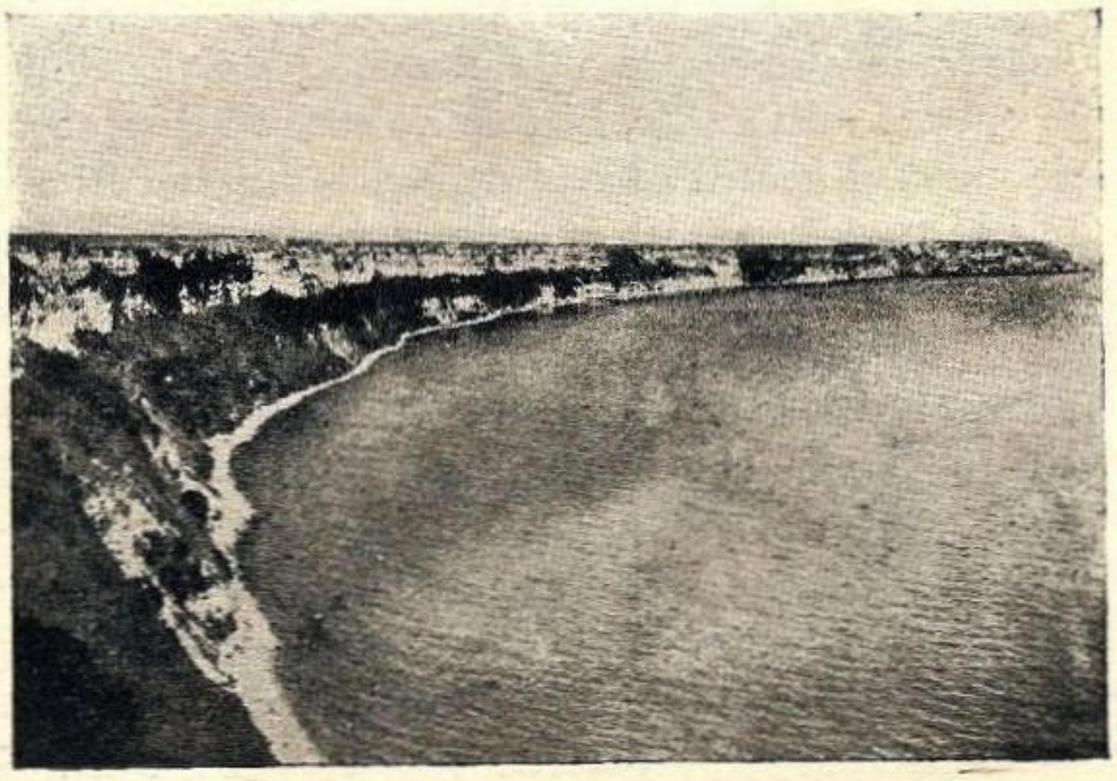
Noi l-am reclădit și eu am petrecut multe zile fericite acolo până ce, spre marea noastră durere, a fost din nou distrus de un incendiu, tocmai după ce-l orânduisem din nou cu multă grijă și dragoste.

Azi nu-i nimeni care să-mi frâneze dragostea de mare. Mi s'a îngăduit să-i dau drumul cu acea patimă devenită mai mare ce a fost atât timp înăbușită, încât Cara Dolga, marea casă și frumoasa casă dela Mamaia se înfăptui, o casă pe care Regele Ferdinand și cu mine o plănuisem pentru bucuria multora, o casă clădită pentru ospitalitate, cu odăi mari, unde mulți pot fi primiți.

Dar... Dumnezeu dori să fie altfel, noi nu trăirăm niciodată impreună intrânsa, și pentru mine singură era prea mare, așa că am dăruit-o, reținând pentru mine doar micul pavilion în aceiași grădină.

Cel din urmă dor, nu ultimul în inima mea, este Balcicul, Tenha-Yuvah, cuibul singuratec — o casă mică albă, colț de frumusețe, colț de pace pe care-l împart cu Ileana, care din toți copii mei, iubește cel mai mult marea.

Scumpă casă albă, mică și simplă, dar deschisă tuturor celor ce bat la ușă. Nu e un castel, nici un palat,



Balcic: Vederea coastei Balcicului

Vedere dela Tenha-Yuvah, cuibul M. S. Regina Maria

ci o simplă locuință în culoarea zăpezii, unde domnește armonia complectă.

Adorat refugiu clădit cu totul după gustul meu simplu, rustic, nu poți ajunge la el decât pe jos.

Dar marea se sparge pe terase, marea, iubita mare! Nu marea copilăriei mele, nu marea Tatei, dar marea Neagră care nu e neagră, ci albastră și câte odată verde, culoarea speranței.

Și Ileana ai cărei ochi sunt mari și luminoși. Ileana copilul meu cel mai mic, care a privit adânc în inima mamei ei, merge pe ea.

Ca un fluture uriaș văd aripile ei plutind peste valuri, Ileana cu sufletul plin de visuri aleargă spre tot ce e nobil, generos, și bun...

Și în serile când luna argintează locașul nostru alb plin de pace, stăm impreună, ea și cu mine pe pridvorul ce pare că atârnă peste apă și ascultăm eternul cântec al valurilor.

Și câte odată îi povestesc de cealaltă mare, acea mare a copilăriei mele, acea mare largă de tot, pe care tatăl meu marinar, a făcut de două ori inconjurul lumii...

Din „Revista Marinei" (1928)

Fotografiile Vlăstarelor Regale in costume marinărești și cu panglica „Mircea" la beretă arată dragostea de mare in care M. S. Regina Maria Le-a făcut educația.

Fotografiile dela pag. 14, 15, 18 și 19 au fost trimese d-lui Amiral Coandă impreună cu următoarea scrisoare :

DOMNULE COLONEL,

A. S. Regală Principesa României mă insărcinează de a vă transmite alăturatele fotografii făcute de Ea cu ocazia ședерei Sale la Constanța. Ele vor fi o amintire frumoasă pentru D-voastră de zilele petrecute impreună cu Majestatea Sa Regina și Altețele Lor Regale pe Vasul „România".

Primiți, vă rog, Domnule Colonel, cu această ocazie asigurarea sentimentelor mele de bună camaraderie.

Maior Adj. G. A. GRECEANU

Sigmaringen, 9 12. 6.05.

C O N S T A N Ţ A

de A. S. I. ARHIDUCESA ILEANA

Constanța evocă pentru mine multe amintiri, încă decând eram între 4—6 ani. Acestea îmi sunt cele mai dragi și despre ele țin să vorbesc, căci ele m'au făcut s'o iubesc.

Sunt 13 ani acuma de când am stat în Constanța, cu Mircea, frățiorul meu, într'o casă din oraș, care avea vedere asupra portului și în care acum e Curtea de Apel.

Mi-aduc aminte cum, în clipa când ne deșteptam, fugeam la fereastră să privim jos, la poalele dealului, portul cu vapoare cunoscute și străine.

La cheiul cel mai apropiat, frumoasele noastre vapoare de pasageri : „Impăratul Traian", „Dacia", „România", „Regele Carol" și „Principesa Maria".... Era o veșnică bucurie pentru noi, să vedem care venise și care plecase.

La stânga, vapoarele de export străine, până la bricul „Mircea", acostat sub pavilionul de pe dig, unde stătea Mătușa (Regina Elisabeta); iar mai departe digul se prelungea până la farul Carol, care pe atunci îmi părea așa de mare; pe valurile venite din larg, ce păreau că mă chiamă în veșnica lor neliniște, legănată ușor, geamandura mugea... La dreapta, portul de petrol, care avea pentru noi ceva misterios, probabil fiindcă nu fusesem niciodată acolo, — și după cele două faruri, iar vapoare, și aci, — dacă mi-aduc bine aminte, era crucișătorul „Elisabeta" la cheiul de sub marile grânare.

Primul lucru ce-l făceam era să mergem să vedem pe Mătușa, — o văd și acuma, într'o rochie albă, cu părul despletit ca o aureolă bogată și albă în jurul capului, cu zâmbetul pe buze, dând primul bun venit sau ultimul adio vapoarelor ce veneau și plecau, mari, liniștite și demne, lăsând după ele valuri în chip de pană ce se spărgeau de dig...

Mătușa iubea Marea și-i plăcea să vină aci în micul pavilion, s'o vadă și s'o audă mereu.

După ce ne spunea „bună dimineața", cu un dulce sărut, ne trimetea la joc.

Când făceam prea mare gălăgie în jurul casei, eram goniți mai jos, unde Mircea, mai răbdător decât mine, pescuia împreună cu bunul Costescu, și venea la mine, cu ochii strălucind de fericire, arătând peștii prinși: „Ilana, uite ce a prins Mișa".

Cum ne iubeam mai presus de toate, mă bucuram de bucuria lui.

Ne mai având ce face, plictiseam pe ofițerul de gardă, — să se joace cu noi, — ofițer care era mai totdeauna un prieten de pe „Mircea".

Bricul „Mircea", ce amintiri aduce și el!..

Alb și strălucitor în soare, cu catargele înalte, ca nenumăratele-i parâme, ca un vis din vremea veche... Barca, așteptată cu nerăbdare, venea la scara de piatră a cheiului, și ne ducea la bordul bricului, care era legat cu pupa la câțiva metri de cheiu.

Aci plăcerile erau nemăsurate. Micile tunuri prin cari frații mei mai mari trăgeau la ciocolată. Ofițerii căpitan Manolescu, locot. Istrati, locot. Koslinski, sublocot. Dragalina, Rășcanu și Geles, toți ne erau prieteni; nu le dădeam un pic de pace, cerându-le explicații și chemându-i să se joace cu noi. Eu eram cea mai curioasă, încât cuvintele: babord, tribord, pupa, prova, etc., nu-mi erau străine.

Imi plăcea să privesc în sus, la catargele cu velele strânse, cu parâmele ce făceau pe cer un motiv minunat; și-mi păreau sus, sus de tot, iar imaginația îmi făurea povești minunate, când chemarea lui Mircea: „Ilana, asta ce?" mă aducea pe pământ...

Il văd și acuma: o figură mică, într'o rochiță albă peste pantalonași scurți, picioare solide arse de soare, umeri lați, un căpșor rotund cu părul neondulat, blond de tot, ochii mari căprii și o gură care zâmbea mereu... „Ilana, asta ce?" și arăta, cu brațul întins, și cu un deget mic și gras, lucrul care dorea să-l știe, și eu îi răspundeam cu drag.

Intr'o zi ne-au luat, pentru prima oară, cu barca la larg, pe valuri... In primul minut, simții cum mi se oprește inima ; dar, Mircea s'a strâns mai aproape de mine, și pentru el avui curajul să 'nfrâng frica și să văd frumusețea, iar din clipa aceea nu mă mai pot sătura de valuri și de mare...

Ne duceam și la „Impăratul Traian". Aci ne aștepta Căpitanul Perieteanu, căruia îi ziceam „Pikitani" și care era bun cu noi cum rar a mai fost cineva. Bucuria era când ne ducea sus, la comandă, și acolo se juca cu noi. Pe comanda lui, unde a stat atâta timp cât vaporul lui drag plutea pe apă, acest marinar între marinari, mic la statură, era mare la inimă și la minte.

De crucișătorul „Elisabeta" mi-aduc aminte mai

puțin, căci în ultimul an nu era acolo. Ii văd doar bordurile de fier negru, scara ce urca în sus, și pe ofițerii cari ne așteptau; însă cum îi chema și dacă i-aș mai cunoaște acum, nu pot spune, căci eram mică și orizontul meu se isprăvea pe la centiron, încât mi-aduc aminte mai mult de picioarele lor, și asta nu e de ajuns spre a recunoaște pe cineva...

Mai am o amintire, vagă, dar măreață: Venirea Țarului în 1914.

Era o zi minunată, și toți erau în haine de sărbătoare, căci era o mare cinste pe care ne-o făcea Impăratul tuturor Rușilor; dar eu eram prea mică și mă interesa numai că voi vedea verișoare pe cari nu le cunoșteam.

Par'că văd frumosul yacht acostat, iar din el ieșind curtenii ruși, toți înalți, în uniforme minunate. Erau cazacii însă cari mă făceau să-i privesc cu mirare, înalți cât un brad, trași ca prin inel, cu talia mică, și pe piept cu numeroase cutii de cartușe lucrate în argint, aveau fețe roșcate, cu barba neagră sub căciulile de astrahan.

Eșeau mereu, mereu, — și, însfârșit, Țarul și Familia Lui, bine nu-mi aduc aminte; m'au sărutat toți, și pe urmă mergeam după surorile mele să dau bună ziua curtenilor ruși. Dar, cum eu eram foarte mică, și ei foarte înalți, nici nu mă băgau în seamă !...

Atunci simții o mână într'a mea: era cineva puțin mai mare ca mine, — fiul Țarului.

— Cum te chiamă? l'am întrebat...

— Alexis, mi-a răspuns...

Și pe loc am devenit prieteni, ținându-ne de mână tot restul zilei.

Le-am făcut o vizită pe yacht. Mi-aduc aminte că aveau coridoare cu covoare roșii, moi sub picior, și la fiecare ușe câte doi cazaci, ca două statui. Ce-a mai fost, nu prea știu. Verișoarele erau drăguțe și bune cu mine, și pe Tatiana o iubeam îndeosebi.

Au stat numai o zi, și pe urmă s'au înapoiat în împărăția lor, care azi nu mai este...

Nu voi uita niciodată, acea zi, când am văzut pe unii din cei mai buni ai neamului meu, așa de mișelește uciși, și nici mâna lui Alexis, care-mi făgăduise că va veni iarăși, să mă ducă în țara lui... Eu aveam 5, iar el 6 sau 7 ani, și fiind copii, luam lucrurile în serios...

Acuma, el nu mai este... S'au dus cu toți, pe veci, un neam întreg, de oameni minunați al cărui sânge sunt mândră că curge și în vinele mele.

Seara, Mircea și eu, ne culcam osteniți și fericiți, împărtășind bucuriile zilei, până ce somnul ne cuprindea. Viața unuia fără altul nici nu intra în gândurile noastre.

Și au trecut 13 ani de atunci... Moartea, în timpul războiului, ne-a răspus mulți dragi, și boala l-a luat și pe Mircea.

M'am înapoiat la Constanța în 1926. Am găsit-o la fel: nimic nu se schimbase, afară de oameni.

Am mai fost pe „Impăratul Traian", cel frumos și drag.

M'am dus și pe bricul „Mircea". Imi părea foarte mic acum, și fețele de pe el îmi erau străine, afară de bătrânul Antonio. Pe când ceilalți râdeau, eu vedeam zilele când eram mică, și auzeam : „Ilana, asta ce ?"

Asta e, Mircea scump, dragostea noastră, care ne unește și veșnic arde, cum arde candela pe mormântul tău la Cotroceni. Iar când drumul vieții mele se va sfârși și voi veni lângă tine, dragostea noastră va fi mereu aceeași, în infinitatea timpului.

Și oriunde aș merge, în orice port — cât de mare și de frumos, — numele „Constanța" evocă în mine toate aceste amintiri, — pe lângă dragostea ce mi-a dat-o, de mare și de marină, — încât Constanța va rămâne pentru mine, totdeauna, Portul Porturilor....

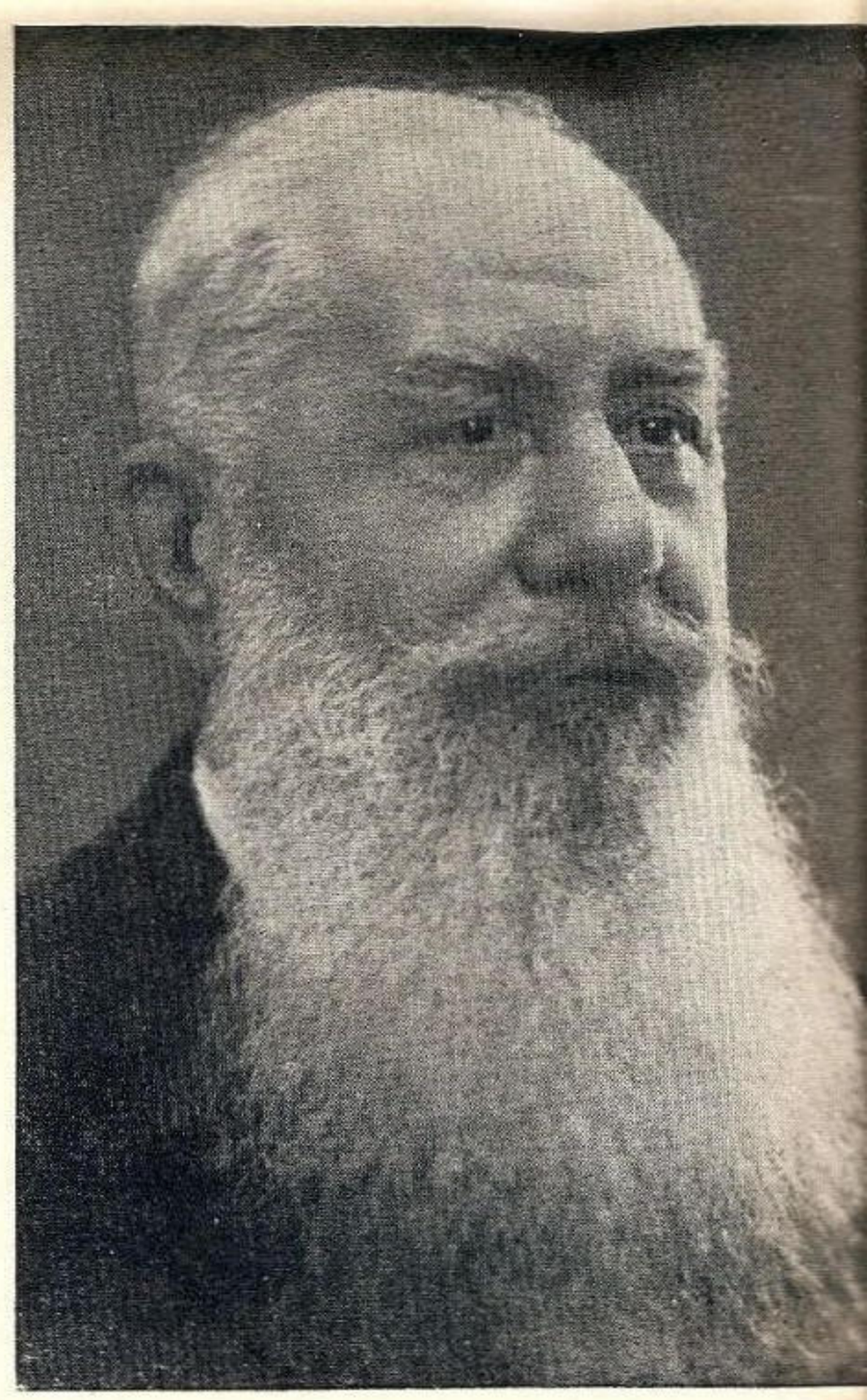
29 Februarie 1928.

Ileana

D-l Inginer N. G. CARANFIL, cel dintâi ministru al Aerului şi Marinei.

Un adevăr şi o mărturisire

D. Inginer N. Caranfil, membru fondator al L. N. R. şi membru în comitetul de direcţie din 1933, cunoscător al intereselor noastre pe apă, ne-a onorat de pe vremea când era ministru cu succintele constatări de mai jos, scrise special pentru numărul festiv.



Amiral
I. COANDĂ
Vice Preşedintele
L. N. R.

Unei Ţări mari, bogate şi exportatoare ca România, o marină comercială înfloritoare îi este indispensabilă.

Prestigiul naţiunei noastre în străinătate şi mai ales în zona de influenţă a exportaţiunilor noastre, depinde de numărul, calitatea şi ţinuta navelor ce poartă pavilionul tricolor.

Nu e oare dureros cu bani buni ai noştri să subvenţionăm armatorii străini, să întreţinem echipajii de alte neamuri, să alimentăm cu beneficii întreprinderi de peste hotare, în timp ce marinarii noştrii nu-şi pot îndestula familiile lor ?

Vase solide şi echipaje oţelite din marina comercială reprezintă o admirabilă rezervă pentru războiu.

In toate porturile unde se opresc, vasele naţionale reprezintă cel mai bun ambasador al Ţării.

Până acum zece ani în bazinul oriental al Mediteranei, nu reprezentau oare vasele S. M. R. *„Dacia"*, *„România"*, *„Împăratul-Traian"* etc. prin eleganţa liniilor, prin confortul în interior, prin regularitatea exploatării, prin felul de primire şi hrănirea pasagerilor, un colţ de ţară, o fărâmă, o mostră de cum suntem noi ?

Cincisprezece ani de toropeală au fost deajuns ca să pierdem locul de frunte ce am ocupat prin străduinţa şi pasiunea în trecut la conducerea Serviciului Maritim Român.

Sub Inalta impulsiune a Majestăţii Sale Regelui — redeşteptarea s'a produs în ultimul timp şi înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei, sub direcţiunea căruia a trecut S. M. R. va însemna : stabilirea unei politici maritime şi găsirea mijloacelor de Stat şi particulare pentru atingerea ţelurilor propuse.

Nu este cu putinţă să nu reuşim când dovada s'a făcut că posedăm şi marinari şi conducători şi entuziasm.

Coincidenţa împlinirii a patruzeci de ani de activitate a S. M. R. cu înfiinţarea noului Minister, este de bun augur.

E o plăcută datorie pentru mine, să pot felicita şi aduce mulţumiri tuturor celor ce de la început au lucrat în S. M. R. în frunte cu d-l Amiral *I. Coandă*, care va rămâne un exemplu admirabil pentru tinerele generaţii, de ceeace se poate realiza cu pasiune şi cu perseverenţă.

NICOLAE CARANFIL
Ministrul Aerului şi Marinei

Cum am devenit marinar.

Era în ziua de 10 Mai 1882 când în Grădina Cişmigiu să organizaseră o serie de serbări.

Printre altele era şi un concurs de bărci, cu o singură persoană şi cu o singură ramă — paghee — aşa cum se mai practică şi azi pe lacul Cişmigiu.

Impreună cu 2 colegi ai mei, Staur Simionescu, fost general comandant al Grănicerilor şi Tiberie Stănciulescu, Lt. invalid, ne-am înscris la acest concurs.

Eu eram sergent în anul al 2-lea al şcoalei militare şi peste o lună, terminând şcoala, urma să fiu promovat ofiţer.

Printre spectatori să găsea Colonelul D. D. Maican, comandantul şcoalei militare şi fratele său Colonelul N. D. Maican, comandantul flotilei.

Favorizat de noroc şi profitând de o mişcare greşită — sau vroită — pentru a-şi tăia drumul cei doi colegi— cum se zice : când doi să ceartă al treilea câştigă, — am reuşit a le lua înainte şi a eşi astfel cel dintâi la acest concurs.

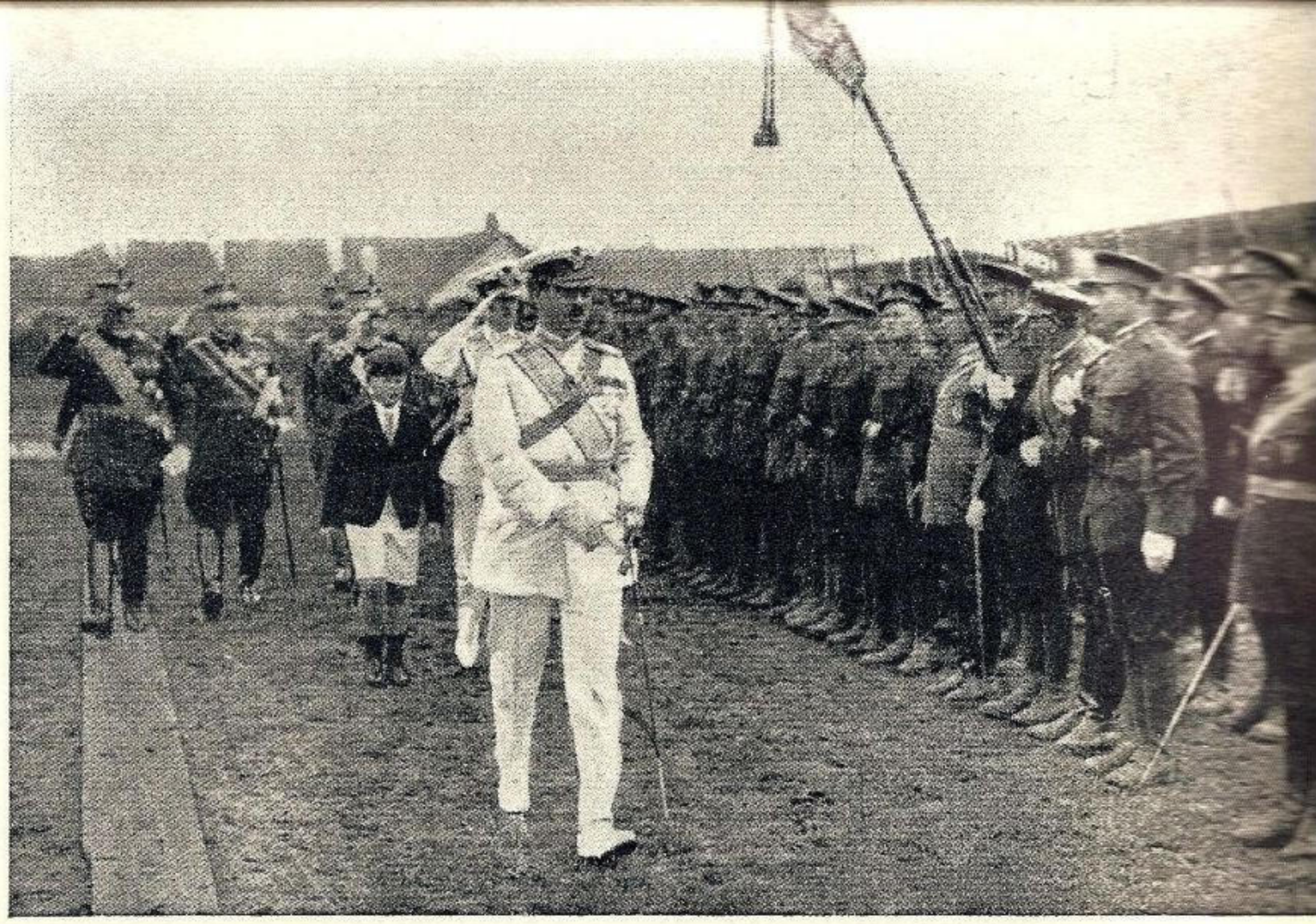
Colonelul D. D. Maican mă cheamă şi mă prezintă fratelui său marinarul, care îmi propune ca la terminarea examenului de finele şcoalei ce avea loc în Iunie, să trec la flotilă, — lucru ce l'am făcut — şi aşa am îmbrăţişat cariera mea de marinar.

Amiral Coandă

Nave
şi
Aeronave

de
C-dor Ing. RADU IRIMESCU
Ministrul Aerului şi Marinei

Decorarea aviaţiei în 1931 pentru eroismul de totdeauna şi din războiul de întregire



Din mulţimea de învăţăminte ale Istoriei se desprinde o lege dominantă şi clară, o axiomă recunoscută de-a-lungul veacurilor :

„Propăşirea şi înălţarea popoarelor sunt strâns legate de stăpânirea mărilor, de iscusinţa şi îndrăsneala navigatorilor".

Povestea celor dintâi călătorii pe mare se pierde în negura preistoriei şi a mitologiei şi continuă cu epopeia conquistadorilor din toate timpurile.

Dela Regina *Hatshepsit* a Egiptului, care şi-a scris acum 3500 de ani pe un perete stâncos din Valea Regilor cronica glorioasă a unei flote trimise să cucerească în Marea Roşie, ţara misterioasă a aromatelor şi până în zilele noastre, istoria ne arată ce importanţă covârşitoare joacă Marea în exitenţa popoarelor.

Scriitorul francez *Victor Bérard* a stabilit precis că *Odiseia,* acest minunat prototip al romanului de aventuri, nu era în realitate decât versificarea unor vechi ghiduri nautice.

Marea a fost teatrul pe care s'au înfruntat mai cu înverşunare popoarele ,atunci când interesul şi năzuinţele lor de expansiune se ciocneau.

Dela lupta dela *Salamina,* unde în apele Egeei dorm de 25 de veacuri laolaltă galere, triere şi nave de tot felul: greceşti, persane şi feniciene, şi până la bătălia dela *Jutland,* unde s'au dus în adâncul Mării splendide crucişătoare cu mii de oameni, naţiunile s'au luptat tot mai dârz pentru supremaţia mărilor, pentru libertatea căilor de comunicaţie navale.

Istoria marinei se confundă cu istoria civilizaţiei şi a progresului popoarelor Toate faptele şi evenimentele mai importante din viaţa naţiunilor se brodează pe canavasul cuceririlor navale : descoperiri de pământuri necunoscute, colonizări, schimburi de produse.

Această lege imutabilă se transpune astăzi şi în domeniul aerului, a cărui cucerire înfăptuită în zilele noastre, deschide cele mai largi perspective.

Ce îndrăzneaţă este această nouă cucerire a omului. Aviaţia, această sinteză a tuturor progreselor, şi ce sacrificii imense a cerut, pentru ca numai după patru decenii de existenţă să se poată măsura ca technică şi importanţă cu o Marină veche de mii de ani !

Ce scump a trebuit să plătească şi va plăti încă omenirea visul Generalului *Douhet :* „Il dominio dell'Aria".

Ministrul Aerului francez, spunea cu drept cuvânt, în elogiul funebru al ilustrului *Mermoz,* rostit la 30 Decembrie 1936 în marea curte de onoare de la Invalides :

„Certes, nous le savons : la conquête de l'Air coûte
„cher à l'humanité. Les routes du ciel sont comme jalon-
„nées par nos morts. Dans la course au progrés rien ne
„nous est donné. Tout s'achète au prix du sang. Et dans
„ce marché tragique, c'est souvent le sang le plus géné-
„reux qu-il faut répandre, Qand donc aurons nous
„suffisament payé ?"

Şi mai departe, vorbind de eroicul echipaj de pe „CROIX DU SUD" :

„Perdus en mer ! Comme ces marins perdus, au long
„des siècles, à la découverte des mers inconnues, ou,
„plus humainement, et plus simplement à la recherche
„du pain quotidien".

Nu se pot găsi cuvinte mai duioase pentru a zugrăvi înfrăţirea marinarilor cu zburătorii.

Această înfrăţire a celor două arme a fost cimentată la noi în timpul războiului cu sângele unor eroi zburători, foşti marinari ca : *Pavelescu, Gheorghiu, Petrescu, Muntenescu, Hurmuzescu* şi alţii, care şi-au părăsit navele lor, ancorate pentru cine ştie câtă vreme şi au trecut în aviaţie, unde s'au acoperit de glorie.

Marinarilor şi aviatorilor li se potrivesc frumoasele cuvinte ale lui *La Bruyère :*

„La mort est pour eux un inconvénient et jamais un obstacle".

Intre marinari şi aviatori sunt afinităţi profunde de misiuni şi însuşiri.

In timp de pace, navele şi aeronavele duc peste mări şi ţări prestigiul pavilionului nostru, al unei ţări binecuvântate de Dumnezeu şi mândre de trecutul său. Iar când nevoia o va cere, când iluziile pacifiste se vor spul-

M. S. Regele Carol II decorând drapelul aviaţiei

bera şi războiul va bate la uşă, aviaţia şi marina vor fi elemente de primul ordin al apărării naţionale.

Programul Ministerului Aerului şi Marinei impune o intensă activitate în domeniul economic, industrial şi financiar, nu numai în acel militar, acest Minister fiind în acelaş timp, un organ şi al Economiei şi al Apărării Naţionale.

Această activitate necesită în primul rând mijloace materiale suficiente, pe cari va trebui să le găsim. Este evident că nu cu un buget de 40 milioane anual, cât avea până acum Marina de Război, se poate realiza ceva.

Cu această sumă minusculă, ruina navelor noastre înainta cu paşi tot atât de repezi ca şi cum aceste nave ar fi fost părăsite.

Este indiscutabil deasemenea, că va trebui ameliorată —aşa cum se face în toate Marinele — starea materială a echipajelor şi oferilor.

Coordonarea şi organizarea raţională a liniilor noastre maritime şi aeriene, va trebui să conducă, dacă nu la o rentabilitate materială, care n'a fost atins decât doar în America, cel puţin la una morală şi la afirmarea în faţa străinătăţei a resurselor şi însuşirilor poporului nostru.

Organizarea şi încurajarea asociaţiilor de turism aerian şi a şcolilor de pilotaj particulare, ne va permite să formăm şi să antrenăm un personal navigant de rezervă, extrem de preţios în vremuri de restrişte.

Asociaţiile sportive nautice se vor bucura deasemeade toată solicitudinea Ministerului Aerului şi Marinei.

In domeniul militar, se va căuta oranizarea şi menţinerea unui potenţial cât mai ridicat al forţelor noastre aeriene şi navale, rezolvând o serie de importante probleme relative la material şi personal şi asigurând o continuitate de eforturi şi directive.

Lipsa acestei continuităţi am plătit-o cu sacrificii dezastroase în timpul marelui răboiu. De unde prin anii 1910-1912, am fost printre primii cari am construit avioane şi le-am întrevăzut utilizări militare, războiul ne-a surprins în 1914, complet nepregătiţi, deoarece nu ne-am mai ţinut la curent cu ritmul progresului şi n'am continuat un program de dotaţie cu material de zbor.

Deaceia, când în ziua de 12 Septembrie 1916, a apărut deasupra Capitalei, cinci avioane „Taube", au putut lansa nestingherite încărcăturile lor de bombe, omorând 485 oameni şi rănind peste 1000. Am avut mai multe victime într'o zi decât Parisul sau Londra într'un an de războiu.

Asemenea episoade nu trebue să se mai repete vreodată în istoria noastră.

Un capitol important din programul Ministerului Aerului şi Marinei, îl constitue organizarea şi naţionalizarea industriilor de construcţii aeronautice, măsură la care s'a ajuns în majoritatea ţărilor străine.

Buletinul Ministerului Aerului francez din Ianuarie 1937, rezumă astfel considerentele care justifică şi impun naţionalizarea :

1) Disproporţia între mijloacele de producţie şi sumele considerab.le plătite de Stat pentru comenzile de material aeronautic.

2) Garanţiile insuficiente relativ la mobilizarea industrială atât în ceiace priveşte utilajul cât şi repartiţia geografică a uzinelor.

Comandor-Inginer Radu Irimescu
Ministrul Aerului şi Marinei

3) Sprijinul financiar precar şi oneros acordat industriilor aeronautice, de Bănci şi Instituţii de Credit.

Naţionalizarea industriei aeronautice, care este şi la noi înfăptuită în parte şi se continuă cu perseverenţă, ne va permite o independenţă din ce ce în ce mai largă, faţă de străinătate, pentru procurarea materialelor de zbor şi creiarea potenţialului de producţie necesar pentru orice eventualitate.

Războiul modern pune astăzi în joc nu numai armate, ci popoare întregi, cu toate resursele lor. O victorie trebue să distrugă nu numai forţele armate, ci să atingă, dincolo de aceste forţe, inima naţiunei inamice. Armatele pentru a ajunge la acest obiectiv, trebue să înfrângă mai întâiu forţele adversarului. Aviaţia din contra, sare peste aceste obstacole, şi loveşte inamicul în punctele cele mai sensibile şi vitale, în izvoarele sale de rezistenţă şi mijloace de luptă.

Aviaţia militară este arma ofensivă prin excelenţă şi este arma viitorului, după cum aviaţia de transport este mijlocul de comunicaţie al viitorului.

Marina Militară este menită a apăra frontierele noastre fluviale şi maritime, în timp ce Marinei Comerciale ii revine sarcina, în timp de pace, de a duce în alte ţări prisosul bogăţiilor noastre, vândut cu preţ de aur.

Când alte ţări, ca Polonia, şi-au creiat pentru câţiva kilometri de coastă, o flotă comercială şi o flotă de război puternică, România cu cei 1000 kilometri de graniţă la Dunăre şi 450 kilometri de litoral maritim, nu poate şi nu trebuie să rămână numai cu Marina de astăzi.

Iată de ce Ministerul Aerului şi Marinei a înscris în programul său ca prim capitol : *Nave şi Aeronave.*

Raţiunea de a fi a Ligii Navale Române

de (†) N. FLEVA

Regretatul Nicuşor Fleva a fost alături de marinari încă de la începutul campaniei de propagandă intreprinsă de câţi va inimoşi şi curagioşi ofiţeri de marină în 1897.

Redăm unul din articolele scrise în 1927, din care să se vadă că problemele ce se puneau atunci sunt şi azi de actualitate, prin faptul că nu s'au rezolvat complet, — în special aceia a unei nave şcoală.

Ţara noastră, în frontierele ei actuale, are o desvotare costieră, la mare, de peste 459 km. lungime, dela Cetatea Albă până la Ecrene (Balcic).

Deci, mai mult decât suficient ca să ne bucurăm de prerogativa de a putea fi clasaţi printre Statele Puternice Maritime.

Dar situaţia la mare a României, se mai reliefează încă şi sub alt caracter, cu totul deosebit. Tot noi mai stăpânim şi gurile Dunărei, precum şi pe o prea importantă întindere, ambele maluri ale fluviului inclusiv porţiunea specială cu caracter maritim, a cursului de jos.

De aci, rezultă pentru noi importanta îndatorire de a ne pune în măsură ca să putem face faţă situaţiei privilegiate, care ne conferă comanda celebrului drum de interes internaţional, dela Gurile Dunărei la Bosfor, pentru a cărei dominaţie istoria, şi mai depărtată, dar, cu deosebire, acea a epocei noastre, ne-a înfăţişat în permanenţă tendinţe de rivalităţi, puţin banale, între Marile Puteri ale Europei.

INIŢIATIVA LIGII, O NECESITATE INEXORABILA

N'ar fi decât acest argument permetoriu şi încă necesitatea Ligii Navale s'ar dovedi cu prisos justificată.

Poporul nostru, de bună origină, prin fire foarte inteligent, încă destul de analfabet, din păcate, dar având prepuse clase conducătoare, stăpâne pe o cultură superioară şi bucurându-se de pregătire aproape la înălţimea cerinţelor, spre a reuşi să facă faţă onorabil exigenţelor impuse de sarcinile puterei de dominaţiune, acest popor fin, deşi de obârşie latină, are însă şi partea sabă a unei indolenţi orientale, efect secular al mediului ambiant care, adesea, s'a dovedit a fi cauza reală a multor lipse de iniţiativă precum şi a inferiorităţei în puterea de a reacţiona.

Un Englez mi-a spus, pe frontul Mărăşeşti, după ce am reuşit să doborâm, cu atâta „brio" sforţările supreme ale redutabilului adversar: *„Le Roumain n'est énérgique et extrémement brave, qu'au moment du danger!"*

Din tot ce ştiam despre firea noastră, se cuvine, deci, să tragem concluzia că iniţiativa, la noi, spre a deveni energică şi eficace, exige neapărat un stimulent.

In cauza care ne interesează, — desvoltarea puterei maritime, comercială şi militară a Marei Românii, — motorul impulsiv, magicul creator de energii, ne place a-l vedea numai în bine-venita, viguroasa înjghebare a tinerei, dar deja virilei, LIGI NAVALE.

Ca să venim în sprijinul părerei noastre, cu un exemplu plastic, care credem că poate constitui şi un argument eloquent, suntem datori a ne afirma părerea că dacă „Liga' ar fi existat, marina noastră comercială, şi în special falnica, de acum vre-o zece ani, organizatie de Stat, *„Serviciul Maritim Român"*, în loc de a decade până în gradul cum ne înfăţişează azi pavilionul... României întregite... ar fi progresat şi ar fi fost în măsură să impună, cu prestigiul cuvenit, aceste trei culori.

ACŢIUNEA PATRIOTICA DE ACUM 28—30 DE ANI

Acum vre'o 28—30 de ani, în o Românie mică, s'a găsit o mână de oameni luminaţi, toţi excelenti patrioţi, — alături de care a avut cinstea de a colabora şi scriitorul acestor rânduri, — care, ajutaţi de un viguros organ de publicitate, „Marina" de pe vremuri, au luptat cu mult folos, în serviciul cauzei pentru apărarea cărei stăm azi, din nou, în picioare.

Graţie energiei acestor campioni, a încrederei în sfinţenia cauzei şi a convingerei lor că luptă pentru o mare realizare a binelui general, au luat naştere şi s'au desvoltat frumos, pe de o parte Serv. Maritim Român şi Navigaţiunea Fluvială Română, iar, pe de alta s'a obţinut creerea actualei frumoase Flote Fluviale de Monitoare cuirasate şi Vedete, care, cu unele adaose recente, fac din escadra noastră a Dunărei, cea mai puternică forţă militară fluvială, actualmente existentă.

Atât s'a putut obţine atunci, deşi foarte mult pentru acele timpuri, mijloace şi împrejurări.

MARINA COMERCIALA LA MARE

Pavilionul Român este actualmente cât se poate de slab reprezentat ca factor al navigaţiunei comerciale la mare. Pentru ca să putem să punem în evidenţă cât de puţin înseamnă România, din punctul de vedere al navigaţiunei comerciale maritime sub pavilion autentic naţional, ne vom mulţumi numai să menţionăm prin comparaţie, că stăm mult în urmă, chiar a Marinei Jugoslave, din Adriatica atât ca tonaj cât şi ca număr de vase.

Faptul este cu atât mai mult de natură a impresiona, când considerăm că existeţa acesteia este de dată cu totul recentă — produs numai al anilor de după războiu şi exclusiv al iniţiativei private — şi că întinderea coastei Serbo — Dalmatine este mult inferioară desvoltării litoralului nostru maritim.

Dar Sârbii lucrează intens fără a pierde o oră utilă, pe când noi, de ani de zile, ne complacem a face filozofie, teorie.

Propaganda Ligii Navale în această direcţie, tinzând a creea în opinia publică atmosfera morală necesară, iar, în al doilea rând, a chema energic pe Stat la postul datoriei, intră în primele ei atribuţiuni.

Pe Stat, zic, fără de al cărui concurs şi iniţiativă, ca în orice lucru mai important la noi, un început viguros într'o direcţiune şi întreprindere serioasă şi cu sorţi de solidă continuitate, rămâne, precum s'a mai văzut, o fiinţă mort — născută.

Desvoltarea acestei Marine trebue să se ridice, neapărat şi nu prea tardiv, la nivelul situaţiunei politice şi a valoarei economice a ţărei noastre, mari, frumoasă şi bogată, precum este.

Totodată, extensiunea comerţului maritim, prin mijloacele de transport sub pavilion naţional, trebue să se menţină în raportul gradului de importanţă ce conferă României atât întinderea cât şi, cu deosebire, poziţiunea politico-geografică a litoralului ei maritim.

MARINA MILITARA LA MARE

Pe de altă parte Marina Militară cere strigător ca, în timpul cel mai scurt posibil să poată dispune de forţele mobile necesare, şi anume cel puţin o Escadră complectă, compusă din tipurile consacrate azi: Crucişetoare, Distrugătoare, Torpiloare şi Submersibile.

Apoi forţele fixe, ca baterii de coaste, posturi de torpile, baraje, etc. Dar mai înainte şi mai presus de toate forţele maritime au nevoe de o *Bază Navală,* Solid întemeiată şi bine înzestrată, fără de a cărei existenţă a vorbi serios de apărarea coastelor, devine un non-sens, ridicol chiar în ochii copiilor.

Până acum mai mult ne-am jucat de-a Marina Militară la Mare, decât ne-am ocupat serios de fiinţa ei, considerând-o ca factor de seamă în apărarea naţională şi în serviciul siguranţei comerţului maritim.

In această direcţiune, rolul *Ligei Navale* poate deveni covârşitor şi, în puţin timp, acţiunea ei încununată cu laurii unei preţioase victorii.

Ar fi suficient numai, ca în cătarea realizărei scopului urmărit, Liga Navală să îmbrăţişeze cu convingere actualul program integral al Marinei Militare şi, agitând pe chestia grabnicei lui înfăptuiri, să impună guvernelor — cu concursul viu al unei opinii publice, încă la timp, deşteptată dintr'o inconştientă letargie, — o imediată şi energică iniţiativă în sensul refacerei şi înzestrărei Marinei Militare, la Mare, cu toate cele trebuincioase.

PROPAGANDA ŞI FONDURILE LIGEI

Cine a avut naivitatea a privi acţiunea Ligii Navale Române, în sensul de a cheta cu talerul colecte în scopul „risum teneatis !...", de a se construi pe preţ de... multe miliarde lei, din fonduri adunate, a fost desigur greşit sau insuficient informat asupra rosturilor şi rolului frumoasei tinerei instituţiuni.

Evident că Liga Navală Română are nevoe de mari, chiar de foarte puternice fonduri, dar numai pentru susţinerea unei eficace şi întinse propagande, capabilă să lege şi să întreţină viu spiritul şi interesul public în direcţia scopului urmărit.

UN VAS ŞCOALA AL LIGII

Apoi, Liga şi-a mai propus ca, prin ajutorul concursului luminat al marelui public, — de al cărui patriotism nimeni nu are dreptul a se îndoi, — să reuşească a construi, cu mijloace proprii, un frumos *vas şcoală* modern, care, în călătoriile lui mondiale de instrucţiune, să poată purta şi o bogată expoziţie volantă, care să fie o oglindă vie şi eloquentă a marei Producţiuni Naţionale, a Agriculturei, Industriei şi Comerţului.

N'ar fi decât numai atât de înfăptuit, şi Liga Navală ar fi câştigat, din larg, dreptul la o adâncă recunoştinţă publică şi ar fi bine meritat dela Patrie!

N. FLEVA

Bucureşti, 1928.

Spicuiri

din

Mahan, Daveluy, Castex.

Primul lucru ce se vede dispărând într'un stat care se desorganizează, e marina.

*

Uneori POLITICA a condus operaţiile fără să ţie seama de arta militară. Greşeala aceasta principală a avut totdeauna urmări dezastruoase.

*

Să avem ofiţeri buni, echipaje bune, vase bune, — dar mai ales *să ştim a ne bate.*

Mijloacele războiului sunt : FORŢA. Sau renunţăm a mai fi putere maritimă sau ne impunem sacrificiile necesare pentru ca să putem face război cu succes.

*

Inainte de război trebue înjghebat un plan de campanie bine chibzuit. In vederea lui trebue alcătuit programul naval.

Nu trebue să ajungem a ne întreba ce putem face cu materialul ce avem, — ci materialul trebue adaptat condiţiunilor, nevoilor războiului.

*

Nu amiralii englezi au întărit puterea maritimă a Angliei. Dacă Anglia a avut un Rodney, Hawke, Nelson, — şi Franţa a avut pe Duquesne, Tourville, Suffren. Puterea maritimă a Angliei a întărit-o acea impersonalitate care se chiamă AMIRALITATEA engleză : ea a creiat *flote omogene,* le-a armat, le-a echipat, a recrutat echipajele, a pus în capul lor oameni de valoare. Severitatea ei a fost prea aspră uneori, — dar în schimb a dat un sprijinul amiralilor.

*

După război laudele sau criticile se împart după rezultate. Rare-ori se cercetează dacă mijloacele ce le aveau la îndemână cei învinşi, îngăduiau să se facă mai mult decât s'a făcut. Câţi dintre ei nu ar fi avut renumele de şefi îndemănateci, dacă mijloacele ar fi fost la înălţimea acelora ale adversarului !

E foarte greu să nu faci greşeli când te trezeşti dezarmat prin mediocritatea materialului şi lipsa de oameni: se vede foarte bine atunci ce trebue să faci, dar... nu se mai poate face.

Nu în clipa în care războiul isbucneşte trebue să stai să te întrebi ce ai de făcut. Toată marina are atunci grija mobilizărei şi nimeni nu va putea avea liniştea şi sângele rece trebuincios facerei unui plan.

Dacă în această clipă nu e totul pregătit, aşa ca numai să apeşi pe un buton şi totul să pornească întocmai ca o maşină, eşti târât fără voe de evenimente.

*

Materialul naval nu trebuie să fie rezultatul concepţiilor mai mult sau mai puţin năzdrăvane a diferitelor persoane : ele trebue să decurgă din nevoile războiului.

*

Scopul războiului e lupta. Apărarea coastelor amice, atacarea celor inamice, distrugerea comerţului, lucruri secundare: distruge inamicul şi obţii totul. Nu lăsa să scape prilejul pentru atingerea acestui scop : şansa nu se repetă şi războiul nu e un joc de noroc, pe care să ne bizuim.

*

Ca să te aperi cât mai bine, atacă mereu.

Nu se poate război, fără să primeşti şi lovituri. Totul e să dai mai multe decât primeşti şi mai ales să isbeşti unde trebue.

Morţii se înlocuesc, pierderile se îndreaptă, un singur lucru nu se mai îndreaptă : *sufletul patriei.*

Baza de operaţiuni trebue să trăiască şi să se apere ea însăşi : ea trebue să protejeze vasele, nu acestea bazele. Exemple : Gibraltar, bază excelentă, — Port Arthur, mizerabilă.

*

Submarinul se pretează la apărarea coastei întâi pentru că e invulnerabil, al doilea pentru că nu poate fi combătut cu elemente de aceiaşi natură.

Liga Navală Română

JEAN BART
întemeetorul
revistei noastre

Ochire scurtă asupra trecutului din care să se deducă importantul ei rol şi nădejdile pentru viitor.

Nu este ţară cu litoral maritim, chiar din cele mai vechi, în care deşi opinia publică e convinsă de necesitatea unei marine, să nu aibă totuşi câte o ligă navală,—chiar puternica Anglia. Cu atât mai mult la noi, care am dobândit marea şi eşirea la mare doar dela războiul Independenţii. Atât poporul, cât şi dregătorii, chiar când îndrăgeau marea, nu-şi dau seama de cât prea puţin de importanţa ei şi a unei marine naţionale. Graţie unei ligi navale Germania a reuşit să aibă o flotă care să se încumete a se lupta cu cea engleză. Austria una cu care tindea la stăpânirea Adriaticei, — iar Polonia ligei navale datorează flota lor militară şi comercială.

Ideia unei Ligi Navale Române şi a unei nave şcoală care să inlocuiască pe bricul „Mircea" datează încă din 1914, după cum reiese din alăturata propunere a generalului *Crăiniceanu,* Ministru de Război, contrasemnată de d. Amiral *Eustaţiu,* comandantul marinei pe atunci, adresată Consiliului de Miniştri :

Domnilor Miniştri,

Desvoltarea firească a mijloacelor pentru întărirea apărării naţionale, a impus ţării noastre nevoia de a întemeia şi organiza o bună marină românească şi în acest scop s'au făcut sacrificii însemnate pentru a se creia o putere navală pe Dunăre, care prin rezultatele dobândite a contribuit să ridice nivelul real al instrucţiunii şi pregătirii echipagelor noastre pentru război.

Faţă însă de poziţiunea noastră geografică şi de relaţiunile politice şi economice ce întreţinem, nevoile unei temeinice apărări devin din ce în ce mai multiple, atât pe litoralul fluvial, cât şi pe cel maritim, unde mai cu cu seamă lipseşte cu totul materialul şi vasele necesare cari să asigure ţării şi comerţului nostru pe apă o protectiune demnă şi eficace.

Este dar de o netăgăduită necesitate creiarea unei escadre la mare, compusă din vase distrugătoare şi submersibile, cari prin calităţile lor moderne, unite cu de votamentul şi aplicaţiunea personalului ce avem, să pună la adăpost de orice surprindere portul şi instalaţiunile bogate din Constanţa, vasele marinei comerciale, cum şi întreaga avuţie naţională ce se răspândeşte din pământul nostru pe căile depărtate ale străinătăţii.

Credinţa noastră este că dragostea poporului pentru activitatea maritimă trebue să fie întreţinută şi pusă în stare să se arate aşa ca întregul popor să ia o parte sufletească la viaţa noastră pe apă.

In acest scop se va construi pe lângă vasele de luptă şi un *vas şcoală* şi de reprezentări al cărui nume va fi „NAŢIUNEA" şi care să reprezinte la diferite ocaziuni şi ceremonii în ţară şi străinătate, întregul neam românesc.

Mijloacele Statului nu pot fi nici odată îndestulătoare pentru a satisface cheltuelile necesare unei astfel de puteri bine organizată, ci numai voinţa şi dragostea poporului ar fi în stare să se înalţe la desăvârşirea acestei opere printr'o *subscriere naţională* unde bogatul ca şi săracul să dea obolul lor pentru apărarea moşiei strămoşeşti.

In ţările străine, popoarele, în multe ocaziuni, au dat măsura generozităţei lor, contribuind sub această formă pentru construcţiuni de bastimente de război şi nu de mult un mare filantrop în Grecia a săvârşit un act de această natură, dăruind Marinei suma de 24 milioane pentru construcţia unui crucişetor, care să poarte numele său. Germania, Anglia, Franţa, Italia şi Austria au dat frumoase pilde de acest fel, contribuind la sporirea marinei lor prin formarea unor ligi navale, cari sunt destinate să adune prin subscrieri sume însemnate pentru construcţiuni de bastimente militare .

In credinţa că neamul românesc va fi în stare a face asemenea jertfe pentru mărirea prestigiului său, am onoare a vă ruga, Domnilor Miniştri, să binevoiţi a încuviinţa ca să se facă un apel către „ŢARA" şi a hotărî forma cea mai potrivită pentru adunarea fondurilor.

Comitetul de iniţiativă s'ar putea hotărî pe baza aprobării dată de Ministerul de Interne, iar fondurile strânse s'ar consemna la Cassa de Depuneri pe numele Ministerului de Război.

Intrebuinţarea acestor fonduri s'ar face după aprobarea Consiliului de Miniştri, pentru material naval şi bastimente de război.

Sămânţa unei ligi navale române a fost aruncată încă din 1921, când a luat fiinţă Yacht Clubul Regal Român, al cărui comodor (preşedinte) erau M. S. Regele Carol II, pe atunci Principe Moştenitor. Sâmburele se poate deci spune că a fost Y C. R. R. din Constanţa, semănat de o mână de ofiţeri de marină şi câţi-va pasionaţi ai mării.

Acest sâmbure a încolţit, şi în ziua de 13 Martie 1927, — acum zece ani, — un comitet de iniţiativă alcătuit din Vice-Amiral *Scodrea,* Contra-Amiral *Coandă,* profesor universitar *Marin Ştefănescu,* comandor *I. Bălănescu,* Comandor *Aurel Negulescu* şi *Mihail Negru* s'a adunat la locuinţa domnului Amiral Coandă. unde au hotărât punerea temeliei unei ligi navale româ-

ne, și lansarea următorului apel către cei pe al căror concurs se putea bizui :

Stimate Domnule,

Țara noastră prin așezarea sa geografică și interesele superioare la Gurile Dunării în Marea Neagră la Strâmtori, este obligată să dea căilor maritime o desvoltare cât mai potrivită cu rolul istoric și civilizator pe care neamul românesc trebue să-l îndeplinească în Orientul apropiat.

Starea actuală a flotei naționale de război și de comerț este departe de a corespunde cerințelor economiei și apărărei noastre naționale.

O prelungire a acestei stări de inferioaritate este păgubitoare exploatării bogățiilor solului pe căile Mării și profund dăunătoare prestigiului național.

Cunoscând sentimentele de adânc patriotism care vă animează, vă rugăm să bine-voiți a ne face cinstea să luați parte la consfătuirea ce va avea loc în ziua de Joi 7 Aprilie a. c., ora 17 în Palatul Camerei de Comerț (Str. Bursei Nr. 4), pentru a pune bazele unei *Ligi Navale Române* care să determine și să înlesnească mijloacele pentru înfăptuirea cât mai grabnică a programului naval al *Flotei Naționale.*

Liga Navală Română va avea de scop să pregătească condițiunile cele mai prielnice în care să poată lua ființă și să propășească *Flota noastră de Mare.*

Mulțumindu-vă pentru interesul ce suntem siguri că-l purtați unei asemenea inițiative, vă rugăm să primiți asigurarea celor mai distinse sentimente de considerațune.

La 7 Aprilie are loc prima consfătuire, punându-se temelia Ligii Navale Române, lansându-se următorul apel prin presă:

Țara noastră grație poziținei geografice ce ocupă pe cea mai importantă arteră de comunicație a Europei — Dunărea — prin litoralul întins maritim și interesele sale economice covârșitoare la gurile Dunării, în Marea Neagră și la Strâmtori, este menită să joace un rol de primul ordin și să tindă la o expansiune din ce în ce mai plină de avânt în Orientul apropiat.

Dar exploatarea bogățiilor solului, transportul cerealelor, lemnelor, petrolului și tuturor produselor țării nu-și vor găsi adevărata lor valoare pe piețele mondiale decât numai printr'o chibzuită folosire și intensivă utilizare a căilor maritime și fluviale.

In starea actuală flota noastră de comerț reprezintă o cotă neglijabilă în transportul general al țărei, ea se urcă abia la 14% din tonajul general al navelor comerciale cari intră în apele noastre, astfel că întregul nostru trafic pe apă este abandonat altor pavilioane streine.

O asemenea situație nu poate fi decât extrem de păgubitoare economiei naționale și profund jignitoare prestigiului nostru Național. O însemnată avere pleacă peste frontiere în loc să rămână în folosul societăților de navigație națională.

Aceste considerațiuni pun în lumină nevoia sporirei la un tonaj cât mai superior a flotei noastre comerciale, în special pentru transportul mărfurilor și produselor petrolifere.

Dar trebue să ne pătrundem de adevărul că o flotă comercială nu se poate desvolta decât la adăpostul unei *flote puternice de război* care să o apere și să-i asigure libertatea căilor maritime.

Marina comercială și marina de război constituesc cele două pârghii ale puterii maritime ale unei țări. Cu cât aceste două forțe componente vor fi mai bine organizate cu atât și viitorul economic al țării va fi mai temeinic asigurat.

Internaționalizarea Strâmtorilor nu va avea nici o valoare pentru noi decât dacă libertatea Strâmtorilor va fi cât mai bine garantată de puterea maritimă în contra riveranilor protivnici superiori.

Trebue să luptăm ca Marea Neagră să nu devină un lac exclusiv al unei singure puteri riverane, capabilă de a dispune de o flotă excesiv de puternică pentru a ne tăia legătura cu basinul Mediteranei și a ne înăbuși întreaga viață economică.

Trebue să dispunem de toate elementele apărării navale, pentru a ne proteja flota comercială, pentru a ne asigura paza litoralului și gurile Dunării, pentru a ne garanta comunicațiile mării și pentru a sprijini interesele politice și economice în porturile și apele teritoriale.

Totalitatea mijloacelor corespunzătoare acestor misiuni le procură numai o *puternică Flotă de Mare.*

Unitățile noastre militare de mare actuale nu reprezintă astăzi decât o infimă părticică din apărarea noastră navală. Trebue dar ca programul naval al Marinei noastre să fie adus cât mai grabnic la îndeplinire. Este o necesitate de prim ordin cerută de apărarea națională.

O flotă însă se construește cu bani, cu mulți bani.

Conducătorii țării au procurat și vor procura încă mijloacele financiare pentru realizarea unităților navale, dar acțiunea statului nu este suficientă. Trebue ca poporul românesc, voința colectivă a neamului, să sprijine guvernul țării și să facă toate sforțările pentru înfăptuirea întregului nostru program naval. Crearea unei flote de mare este o problemă care interesează întreg neamul românesc.

Trebue să voim și vom avea desigur o putere maritimă românească 'n Marea Neagră. Nu susținem o idee nerealizabilă, arătând că dacă în această țară s'ar găsi numai un milion de români convinși de necesitatea creării unei flote naționale, care să contribue cu modesta sumă de 20 lei pe lună vom putea atinge în 5 ani un fond considerabil din care vom procura Marinei noastre o *Navă-Școală de 3000 tone și 6 submarine.*

Facem dar un călduros apel la toți oamenii iubitori de neam cari doresc înălțarea puterei noastre maritime la rangul corespunzător misiunei istorice și civilizatoare ce avem de îndeplinit la Gurile Dunărei și în Marea Neagră și îi rugăm să se înscrie în Liga Navală Română.

Trebue să lucrăm din răsputeri pentru a vedea înfăptuită Flota Noastră de Mare, să modernizăm și să mărim Flota Comercială, să ameliorăm porturile noastre, să asigurăm eșirea la mare fără variațiunile îngrijitoare dela Sulina, să sprijinim Societățile de Navigație Naționale, să creăm instituții de credit maritim, să desvoltăm șantierele naționale, să luptăm pentru înălțarea și răspândirea Pavilionului Național pe toate mările globuvitate a Ligii Navale Române.

Să pornim deci această acțiune atât de rodnică și binefăcătoare neamului cu toată energia ființei noastre, căci numai îndeplinind aceste datorii plătim tributul nostru de muncă, pricepere și suflet pentru viitorul și consolidarea României Mari.

Grație presei, apelul are răsunet și începe a se face înscrieri, în frunte cu A. S. R. *Principesa Ileana,* care a donat 2000 lei. Pentru o mai vie propagandă în cursul iernii s'au ținut un ciclu de conferințe în sala cinematografului Capitol de d. Amiral *Bălescu,* prof. universitar *Marin Ștefănescu, Mihail Negru, Trancu-Iași, Jean Bart, avocat Z. Filotti, Comandor Bălănescu, Comandor Negulescu.*

La 8 MARTIE 1928 LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ capătă PERSONALITATEA MORALA ȘI JURIDICA prin sentința Tribunalului Ilfov secția I. C. C. în baza actului constitutiv de mai jos ,autentificat cu No. 6728 din 29 Februarie 1928.

ACTUL CONSTITUTIV AL LIGII NAVALE ROMÂNE

Se înfiinţează o asociaţie culturală şi patriotică sub numele „Liga Navală Română" sau în prescurtare „L. N. R." sau „Linaro", cu dreptul pentru comitetul central din Bucureşti de a intemeia secţiuni în orice comune din ţară sau streinătate, cum şi pe navele sub pavilion românesc.

Membrii fondatori sunt toţi semnatarii acestui act şi ai statutelor, cum şi persoanele cari vor semna procesul-verbal al celei dintâi adunări generale ce se va ţine după autentificarea acestui act.

Liga este condusă de un comitet central cu sediul în Bucureşti. Numărul membrilor care îl compun nu poate să fie mai mic de 25 şi nici mai mare de 50.

Acest comitet alege din sânul său 2 vice-preşedinţi, un secretar general, 2 secretari, 1 casier şi 2 membri, cari împreună cu Preşedintele Asociaţiei, formează comitetul de acţiune şi este însărcinat cu direcţiunea şi conducerea generală a întregei activităţi a Ligii sub controlul adunărilor generale,

Secţiunile sunt conduse de comitete locale formate din 9 membri locali şi anume: un preşedinte, 2 vicepreşedinţi, 1 secretar, 1 casier şi 4 membri. Aceste comitete sunt alese de o adunare de cel puţin 20 membri locali şi sunt confirmate de comitetul central de acţiune din Bucureşti. Secţiunile sunt puse sub directa supraveghere a comitetului central de acţiune şi sunt datoare a se supune întocmai tuturor hotărârilor acestui comitet.

Comitetele se aleg pe timp de 5 ani, cu drept de realegere, de către adunările generale, după cum se arată în statutul alăturat la acest act.

Din comitete mai fac parte şi 3 censori supleanţi aleşi în fiecare an de adunarea generală respectivă. Ei pot fi reales.

Comitetul central l-am alcătuit pe cei dintâi cinci ani, din următoare e persoane:

General de Divizie Adj. Paul Angelescu, Ministru de război.

Vice Amiral Scodrea Vasile, str. Basarabiei No. 10, Bucureşti.

Vice Amiral Const. Bălescu, str. Popa Tatu No. 4, Bucureşti.

Comandor N. Păiş, Bulev. Independenţei No. 30, Bucureşti.

Comandor Ioan Bălănescu, calea Rahovei No. 23, Bucureşti.

Comandor Dan Zaharia, str. Transilvaniei No. 26, Bucureşti

Comandor Angelo Teodorescu, str. G-ral Tell No. 13, Bucureşti.

Profesor Univ. Marin Ştefănescu, str. Cobălcescu No. 2 A, Bucureşti.

Inginer Inspector Vardala Ioan, str. Dimineţii No. 4, Bucureşti.

Contra Amiral Ioan Coandă, str. Câmpineanu No. 39, Bucureşti.

Rihard Franasovici, str. Pitar Moş No. 20, Buc.

Mihai Negru, publicist, str Brezoianu No. 11, Buc.

Comandor Gr. Mărgineanu, str. Leonte No. 18, Buc.

Comandor Boerescu, str. Cortului No. 8, Bucureşti.

Comandor Aurel Negulescu, publicist, ziarul „Universul".

Comandor Eugen Botez (Jean Bart).

Vintilă Al. Ardeleanu, avocat, calea Călăraşi No. 73, Bucureşti.

Int. General Dimitriu N., b-dul Independenţei No. 12, Bucureşti.

Inginer Erbiceanu, Creditul Industrial, Bucureşti.

Contra Amiral N. Graçoski, str. G No. 7 (parcul Bonaparte), Bucureşti.

General I. Manolescu, str. Sf. Apostoli No. 24 A, Bucureşti.

Comandor M. Vasilescu, str. Sevastopol No. 3 A, Bucureşti.

Comandor Paul Popovăţ, Prel. Cometa No. 4, Buc.

D. Constantinescu, Directorul Liceului Matei Basarab, Bucureşti.

Dr. P. P. Daia, str. Silfidelor No. 5, Bucureşti.

Am mai ales în comitetul central censori pe d-nii:

Ioan Cămărăşescu. B-dul Lascăr Catargiu No. 47, Bucureşti.

Em. Pantazi, avocat, tr, Intrarea Nordului No. 5, Bucureşti.

Iar censori supleanţi pe d-nii:

Inginer Nicolae Georgescu, str. G. D. Palade No. 35, Bucureşti.

Inginer Ghica D. Ioan, str. Iulia Haşdeu No. 14, Bucureşti.

Inginer Toma Gâlcă, str. Luigi Cazzavilan No. 8, Bucureşti.

Scopul sau obiectul Ligii constă în:

a) Să desvolte neîntrerupt şi în toate direcţiunile puterea maritimă română a marinei de război şi comerciale, porturile fluviale şi maritime, căile de acces la litoralul Mării şi a râurilor navigabile, etc.

b) Să lupte pentru realizarea programului naval al Marinei Naţionale şi al Aviaţiei navale.

c) Să cultive, să răspândească şi să întreţină vie, în inima tuturor Românilor, dragostea pentru starea şi viaţa marinărească.

d) Să studieze şi să sugereze soluţiuni potrivite cu interesele naţionale în toate problemele economice, tecnice şi marinăreşti în atingere cu marea naţională şi râurile navigabile.

e) Sa formeze o conştiinţă puternică marinărească, desvoltând şi încurajând navigaţiuni de studii şi de plăcere, sporturi nautice, yachting, regate, şcoale de înnot, etc.; călătorii pe râurile plutitoare şi pe Mări, cum şi organizarea de mari călătorii.

f) Să creeze o viaţă maritimă pe litoralul românesc şi să desvolte industria şi comerţul pescuitului.

g) Să contribuie la înfiinţarea de instituţiuni şi şcoli nautice pentru formarea ofiţerilor, mecanicilor, marinarilor şi piloţilor necesari navelor Marinei şi Aviaţiei comerciale române.

h) Să stăruiască şi să sprijine constituirea de asociaţiuni sau societăţi civile sau de orice fel, cari au de scop crearea şi facerea de traficuri cu nave de transport pe apă, mijloace de transport pe uscat sau prin aer, înfiinţarea de instalaţiuni în porturi, canaluri, faruri, radiofaruri, semafoare, posturi şi staţiuni de salvare, cum şi orice lucrări necesare pe litoral, în vederea trebuinţei şi siguranţe navigaţiei.

i) Să sprijine înfiinţarea de şantiere, arsenale navale, construcţiuni de vase de război şi de comerţ fluvial şi maritim, hidroavioane, cum şi toate cele trebuitoare pentru înfiinţarea şi susţinerea unei puternice marine.

j) Să înfiinţeze şi să sprijine instituţiunile de credit maritim şi a caselor pentru ajutorul marinarilor.

l) Să întemeieze un institut pentru studiul hidrografiei şi oceanografiei în Marea Neagră, ţinându-se în legătură cu institutele similare din străinătate.

m) Să înfiinţeze o Academie de ştiinţe maritime.

Patrimoniul iniţial este de 50.000 lei. adică cincizeci de mii lei numerar, contribuit în părţi egale de fiecare membru fondator.

Această sumă se va depune la Banca Naţională a României şi se va putea ridică după recunoaşterea ca persoană juridică a Ligii, de către Domnul Comandor Angelo Teodorescu, membru în comitetul

central, fără să mai fie nevoe de vre-o altă autorizare sau altă persoană.

Autorizăm pe d-l Vintilă Al. Ardeleanu cu facerea tuturor formelor necesare la orice autorităţi, având dreptul în caz de nevoie să poată modifica şi statutele Ligii până la completa îndeplinire a formalităţilor pentru recunoaşterea ca persoană juridică.

In baza acestui act şi alăturatelor statute, care s'au citit, aprobat şi semnat de noi şi care statute fac parte integrantă din actul constitutiv, declarăm înfiinţată *Liga Navală Română*, sau *L. N. R.*, sau *Linaro*.

Făcut în Bucureşti, la 29 Februarie 1923, în pretoriul Tribunalului Ilfov secţia II-a Notariat.

(Urmează semnăturile).

La 22 Martie 1928 are loc adunarea generală în prezenţa A. A. L .L. R .R. *Principele Nicolae şi Principesa Ileana*, în care se proclamă ca patroană a L. N. R., M. S. *Regina Maria*, se alege comitetul *. Propunerea A. S. R. Principesa Ileana, ca tradiţionala zi de 15 August (Sf. Maria) să fie consfinţită oficial ca *„Zi a Mării"* se primeşte cu ovaţiuni.

Până la finele anului se înfiinţează filiale la Galaţi, Brăila, Constanţa şi Călăraşi, se ţin conferinţe la Brăila, Cluj şi Sibiu, se publică broşura „Submarinele, Aviaţia şi Navele de suprafaţă", se studiază planurile unei *nave-şcoală moderne* de către d. Inginer naval şef Lupu Alex.

Serbările marinei se desfăşoară cu avânt, datorit mai ales A. S. R. Principesa Ileana, care participă la cele dela Constanţa cu yachtul *„Isprava"*, a cărui proprietară este şi pe care-l comandă pe baza brevetului de ofiţer comercial cl. I pe care l-a obţinut cu succes.

D. General de Divizie Adjutant *Paul Angelescu* destină un etaj al hotelului Carol din Constanţa pentru instalarea Ligii Navale şi a Yacht-Clubului.

Intre anii 1929-1931 activitatea L. N. R. e redusă, din cauza crizei financiare, a lipsei unui local propriu şi a unui organ de publicitate. Prin alegerea ca secretar general al inimosului şi mult regretatului Comandor *Eugen Botez (Jean Bart)*, activitatea centralei reînvie. Sediul se mută în localul Asociaţiei ofiţerilor de rezervă graţie buneivoinţe a d-lor g-rali *Ştefănescu Amza* şi *Samsonovici*, se scoate un calendar, se tipăreşte broşura „O corabie Românească" şi în locul Revistei Marinei, apare *„România Maritimă şi Fluvială*, organ de propagandă şi apărare a intereselor naţionale pe apă". S'au mai tipărit o hartă a ţărei cu desemne de propagandă şi Albumul navelor române de d-l căp. *Ştiubei*.

Secţiile de asemenea înfloresc şi se înmulţesc:

Constanţa, prezidată de d-l Amiral Bălănescu,

Galaţi, de d-l Amiral Bărbuneanu,

Brăila, al cărei suflet a fost d. Comandor Cerna,

Sulina, înfiinţată şi desvoltată de d-l general medic Panaitescu.

Giurgiu în frunte cu d-l Căp. *Lascar* şi alături de Clubul nautic organizat de d-l Daia.

Otelec-Pustiniş condus de d. Toma.

Prin stăruinţa d-lor Em. Bucuţă şi Apostol Culea. d. Gusti ministrul instrucţiunii a stabilit o *Zi a Apelor* în luna Iunie şi a dispus ca înnotul să fie obligator în şcolile din localităţile de pe malul apei, recunoscând în acelaş timp Liga Navală ca Societate de propagandă şi Cultură Naţională, invitată în Senatul Cultural.

Liga Navală a dat cel mai viu sprijin cercetăşiei marinare, care a luat fiinţă în 1932.

ANUL 1933 se poate socoti cel mai fericit an al Ligei Navale: M. S. REGELE CAROL II *a binevoit să accepte nu prezidenţia de onoare propusă, ci PREZIDENŢIA ACTIVĂ, ca o răsplată a muncii din trecut a conducătorilor şi ca un imbold pentru implinirea scopurilor L. N. R. cari au devenit astăzi o Inaltă poruncă.*

Numărul secţiilor s'a ridicat la 12: *Brăila, Cetatea Albă, Constanţa, Galaţi, Giurgiu, Ismail, Otelec-Pntiniş, Sulina, Silistra, Temişoara, Tulcea, Turnu Măgurele.*

Ziua Apelor şi ziua Marinei au decurs cu concursuri de înnot, escursii, procesiuni. La Constanţa L. N. R. a fost invitată de autorităţile oraşului *Alba Iulia* la botezul navei cu acelaşi nume, când s'a dăruit un pavilion de onoare brodat de doamnele şi domnişoarele din acea localitate.

O delegaţie a fost invitată să ia parte la festivităţile dela Varşovia şi Gdynia a Ligei Morska i Kolonialna polonă.

Pe lângă revista România Maritimă şi Fluvială, *care se distribue gratuit* membrilor, s'a mai tipărit: *Dicţionar marinăresc* în 4 limbi de d. Emil Oprişan junior, *Cartea Dunării* de Jean Bart, calendarul de perete.

Se cedează Y. C. A. R. hangarul secţiei L. N. R. Constanţa.

Se înfiinţează 10 biblioteci pentru navele marinei de război, graţie d-lor E. Bucuţă şi Ap. Culea.

In cursul anului Liga Navală a avut marea durere să piardă pe inimosul ei secretar general *Eugen Botez*

*) Vezi pagina 9.

Comitetul secţiei din Otelec-Pustiniş

Ziua apelor la Constanţa

(Jean Bart), talentatul scriitor şi sufletul Ligii, precum şi pe amiralii Ilie Irimescu şi Scodrea Vasile.

ANUL 1934 e iarăşi un an de progres, mulţumită nu numai ofiţerilor de marină şi căpitanilor de porturi, dar şi câtorva camarazi dela uscat, care s'au pus în fruntea secţiilor, — *general Ciupercă, general Todigescu, col. Georgescu, col. Pop, general Gane* şi alţii.

Chestiunea localului s'a rezolvat prin cedarea gratuită a unui apartament din proprietăţile Băncei Naţionale Române. Pentru această salvatoare danie d. *Dorel Dumi-*

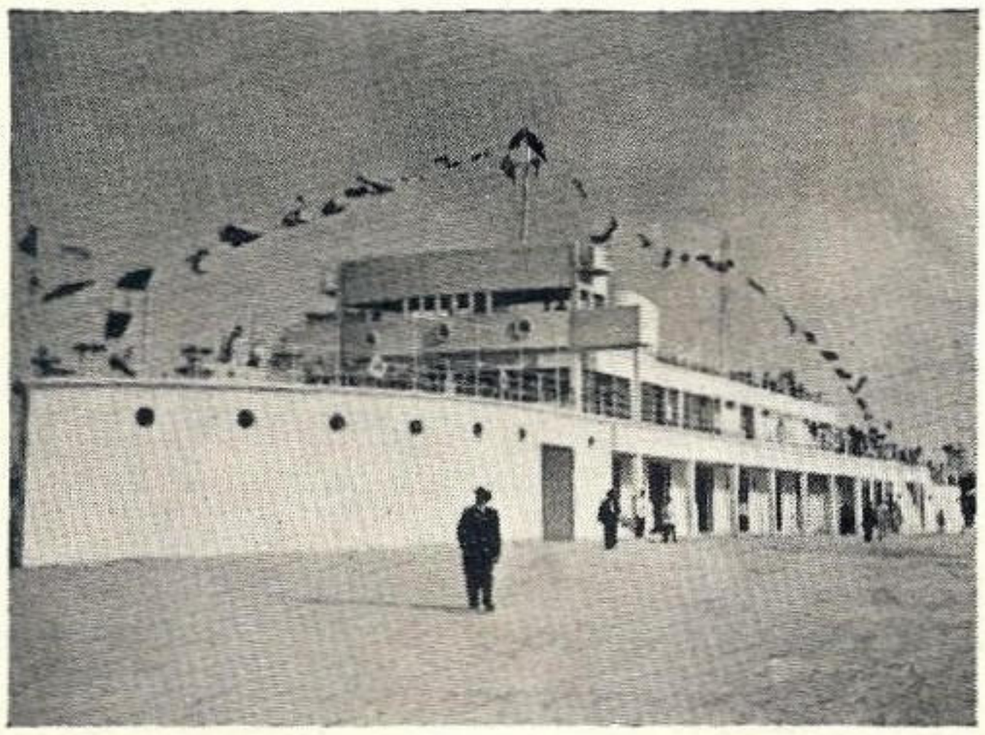
Delegaţia română şi cea franceză la „Ziua Mării" din Polonia

trescu, guvernatorul B. N. R. a fost proclamat vicepreşedinte de onoare.

Liga a înfiinţat şi distribuit diplome pentru acte meritorii, salvări, etc.

Ziua Apelor s'a sărbătorit la 24 Iunie, cea dela Constanţa fiind difuzată prin radio de d. prof. *Mugur,* iar Fundaţiile Principele Carol au organizat întreceri de bărci şi înnot la satele cu căminuri. Tineretul a luat parte la un concurs interşcolar cu premii.

O delegaţie de 10 membri, în frunte cu d. amiral Gavrilescu, a luat parte la serbările Ligei Morska, Varşovia şi Gdinya. La expoziţia sportivă dela O. N. E. F. Liga Navală a avut un stand cu cea polonă.



Adăpostul bărcilor dela Siut-Ghiol (Mamaia)

S'a acordat premii cercetaşilor cari s'au distins la jamboreia dela Constanţa.

S'a înălţat un catarg şi s'a înfiinţat un post de radio şi o bibliotecă la Insula Şerpilor cu banii adunaţi prin subscripţie publică.

ANUL 1935. Numănul secţiilor acelaşi, — dispărând cea dela Temişoara, iar cea dela Cetatea Albă căpătând vigoare.

La concursul şcolar iau parte peste 200 elevi şi eleve.

Apare sub egida Ligii volumul: *Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre* de d. Mihail Negru, „*Marea*" de R. Ciocârdel, — iar d. Comandor Fundăţeanu dă la iveală documentata lucrare „Libertatea Mărilor şi Prisele Maritime".

O delegaţie face un pelerinaj la Belgrad, unde depune o coroană pe mormântul Regelui erou Alexandru şi pe acela al Eroului Necunoscut. Liga Navală jugoslavă — *Jadranska Straja* face delegaţiei o călduroasă primire.

Liga Morska i Kolonjalna ne vizitează ţara scoborând Prutul şi Dunărea până la mare cu 80 bărci şi 160 membri, aducând un butoiaş cu apă din Baltica, spre a-l vărsa

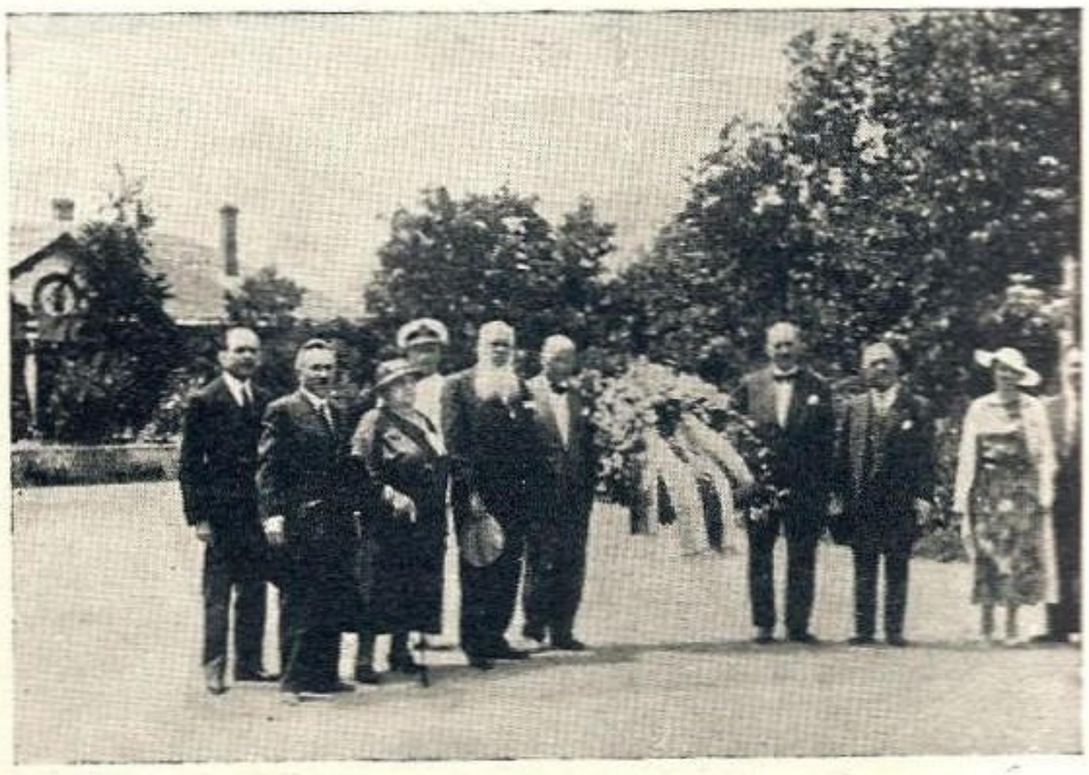
Bărcile Ligei Morska polone scoborând Prutul

în Marea Neagră, — simbol al legăturii dintre cele două mări, prin cele două ligi navale.

De *Ziua Mării* se inaugurează aşezămintele dela Siut Ghiol ale soc. Salvamar, în prezenţa M. S. Regelui.

ANUL 1936 se soldează cu un spor în numărul membrilor, cu un fond de 1.709.507, cu manifestarea mărească a primei expoziţii din parcul Oteteleşanu, şi cu hotărârea de a ajuta statul ca construirea nouei nave Şcoală Mircea să se facă în cel mai scurt timp posibil.

Acesta e pe scurt trecutul nostru, trecut plin de greutăţi, care nu a înspăimântat, nici descurajat, ci din



Delegaţia L. N. R. depunând coroana la mormântul regelui Alexandru al Jugoslaviei

contra întărit, ca cel puţin noua Şcoală „MIRCEA" să fie un dar al naţiuneai făcut Ţării prin Liga Navală Română.

Ceeace este îmbucurător e că din ce în ce creşte numărul celor cari se grupează în jurul cluburilor nautice, se creiază o mentalitate marinărească, opera tacită dar elocventă a propagandei Ligei Navale Române.

Pentru o deplină înţelegere, redăm şi activitatea secţiilor în rezumat.

BRAILA

Secţiunea Brăila a luat fiinţă la data de 9 Decembrie 1928 din iniţiativa şi stăruinţele D-lui Comandor Constantin I. Cerna.

Dela înfiinţare şi până în prezent comitetul local a fost compus din:

Dela 9 Decembrie 1928 până la 1 Ianuarie 1933:

Preşedinte: D-l General Macri Ioan, Comandantul Diviziei 10-a dela 9 Decembrie 1928 — 30 Septembrie 1929.

Preşedinte: D-l General Condeescu Nicolae, Comand. Diviziei 10-a dela 1 Octombrie 1929 — 30 Septembrie 1930.

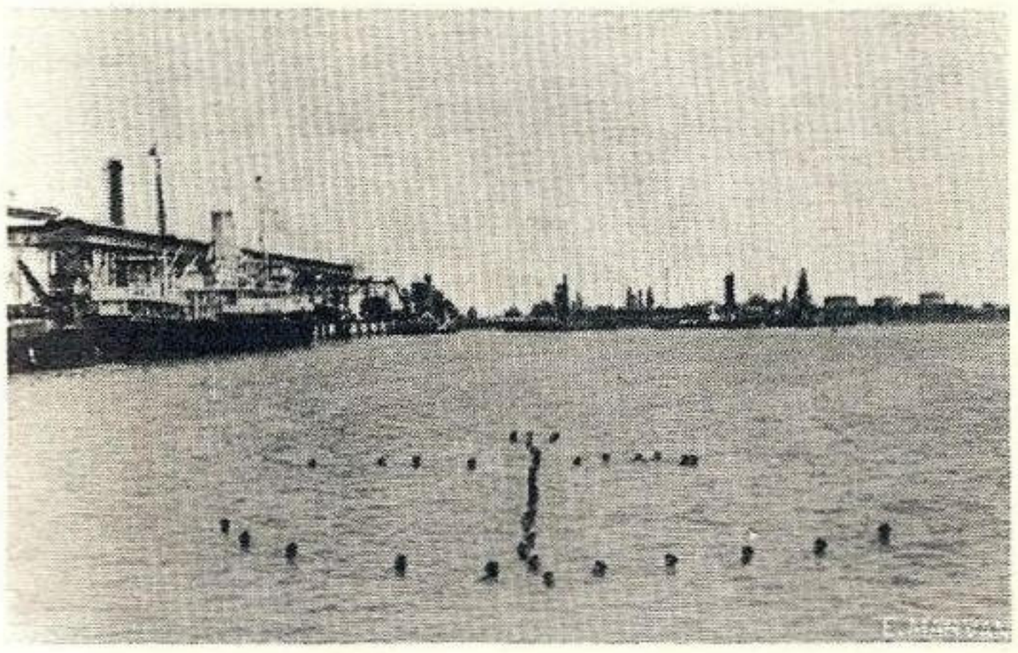
Preşedinte: D-l General Gane Ştefan, Comandantul Diviziei 10-a dela 1 Octombrie 1930—31 Decembrie 1932.

Vice-Preşedinte: D-l Inspector General Inginer Paul Demetriade Directorul Docurilor Brăila şi D-l Constantin Lungu, Directorul Băncei Naţionale Sucursala Brăila.

Membrii: D-nii Prefect al Judeţului Brăila; Primar al Municipiului Brăila; Inginer Gh. Budurescu Directorul Fabricei de Ciment „Gr. G. Cantacuzino"; Constantin Sassu, mare agricultor; Vasile Nicolau, Directorul Băncei Agricole; Alex. Vasilescu, Căpitanul Portului Brăila; şi Căpitan Comandor Constantin I. Cerna, Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor, care a îndeplinit şi funcţia de secretar şi cassier.

Dela 1 Ianuarie 1933 până la 31 Decembrie 1935.

Preşedinte: D-l General Ganea Ştefan, Comandantul Diviziei 10-a dela 1 Ianuarie — 30 Septembrie 1933.



Brăila: concursuri şi jocuri de ziua apelor

Preşedinte: D-l General Ciupercă Nicolae Comand. Diviziei 10-a dela 1 Octombrie 1933 — 31 Decembrie 1935.

Vice-Preşed.: D-l Profesor Constantin Lungu.

Membrii: D-nii Inspector General Inginer Paul Demetriade Dir. Docurilor Brăila; Constantin Sassu, mare agricultor; şi Comandor Constantin I. Cerna, Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor.

Dela 1 Ianuarie până la 31 Decembrie 1936.

Preşedinte: D-l General Ciupercă Nicolae, Comandantul Diviziei 10-a dela 1 Ianuarie — 30 Septembrie 1936.

Preşedinte: D-l General Spiroiu Mihail, Comandantul Diviziei 10-a dela 1 Octombrie — 31 Decembrie 1936.

Vice-Preşedinte: D-l Inspector General Inginer Paul Demetreade Dir. Docurilor Brăila.

Membrii: D-nii Alexandru Vasilescu, Inspectorul Porturilor Brăila; Nicolae Barboi, mare proprietar; şi Comandor Constantin I. Cerna.

Secţia are 290 membri şi un fond de 122.889 lei.

După constituirea Secţiunei, Comitetul a depus toată străduinţa pentru ca Liga să-şi atingă scopul prin serbări şi propaganda sportului nautic.

In acest scop Secţiunea a dat diverse serbări nautice, cu concursul autorităţilor militare şi civile din localitate.

Ziua de 15 August, „Sfânta Maria" (atronul Marinei) a fost sărbătorită în toţi anii, cu tot fastul cuvenit.

In dimineaţa acelei zile s'a oficiat la bordul navei de război „Comandor Demetriade" Te-deum-uri pentru Eroii Marinari căzuţi în războiu de Intregire, în care s'a amintit de înfăptuitorii Marinei Moderne, Comandorul Demetriade şi de cel care a fost sufletul Ligei Navale, acela care a fost Jean Bart.

După amiază s'au organizat serbări nautice, pe Dunăre sau în Bazinul Docurilor Brăila, constând din:

— Regate de bărci şi lotci de marinari din Grupul Navelor Grănicerilor şi pescari civili;

— Concursuri de înnot;

— Acrobaţii şi sărituri pe apă;

— Diverse sporturi şi jocuri distractive pe apă, etc. distribuindu-se concurenţilor premii.

La toate serbările cheltuelile au fost reduse la minimum posibil, căutând totuşi a se mulţumi marele public care a răspuns cu tot entusiasmul la chemarea noastră.

Incepând din anul 1933 când s'a fixat pentru prima dată *„Ziua Apelor"* deasemenea a fost sărbătorită.

In urma invitaţiilor făcute de către Secţiune — din timp — precum şi a publicaţiilor în ziarele locale, au luat parte autorităţile militare şi civile, elevii şi elevele tuturor şcoalelor secundare, profesionale şi primare, precum şi cohortele de cercetaşi şi cercetaşe din localitate.

Intâiu s'a oficiat un Te-deum la bordul navei de război „Comandor Demetriade" adusă în acest scop în Bazinul Docurilor Brăila, după care s'au ţinut cuvântări ocazionale, arătându-se scopul acestei zile, importanţa şi foloasele apei.

S'au executat deasemenea concursuri nautice, constând din: Regate de bărci şi lotci, concursuri de înnot, demonstraţii de înnot, pescuit, acrobaţii şi sărituri pe apă.

In urma propunerilor şi stăruinţelor noastre, „SALVAMAR" a aprobat să se înfiinţeze la Brăila, un post de prim ajutor, întrucât erau dese cazuri de înnec la plajă; iar Serviciul Hidraulic Brăila, ne-a aprobat o porţiune la cheul Dunării, unde membrii Ligii adăpostesc ambarcaţiunile.

A mai aprobat deasemenea un loc pentru construirea unui garaj necesar scoaterii pe uscat a ambarcaţiunilor de sport.

S'a înfiinţat tot sub auspiciile Ligii Navale şi Clubul Nautic Brăila, care a început să funcţioneze în cadrul Federaţiei de Sporturi Nautice.

S'a construit în atelierele noastre pentru membrii Ligii Navale, ambarcaţiuni de sport, în cost, căutând să încurajem cât mai mult membrii Ligii şi să le desvoltăm gustul sportului nautic.

S'a mai construit 13 lotci de sport pentru: Regimentul 1 Grăniceri, 1 buc; Regimentul de Gardă 2/9 Vânători 1 buc; Regimentul de gardă Mihaiu Viteazu 1 buc.; Inspectoratul 2 Jandarmi 5 buc; SALVAMAR 4 buc. şi Serviciul Porturilor Maritime 1 buc., cu cari ambarcaţiuni au luat parte la concursurile nautice ce au avut loc la Mamaia, în ziua de 15 August 1936, în prezenţa M. S. R. CAROL II.

CETATEA ALBA

Activitatea Secţiei L. N. R. din oraşul Cetatea Albă, începe dela 1 Ianuarie 1935, — Până la această dată secţiunea a existat între anii 1929—1933, însă a fost disolvată de către Centrală pentru lipsă de activitate.

Dela început Secţia L. N. R. Cetatea Albă, a căutat să strângă în jurul ei pe toţi acei cari dau importanţă rolului ce joacă în viaţa Patriei noastre activitatea maritimă, adunând sub steagul său personalităţi marcante din oraşul şi judeţul Cetatea Albă, şi făcând tot posibilul pentru a da o cât mai mare desvoltare sportului nautic.

In anul 1935, secţia a numărat 47 membri din cari 35 au primit şi revista „Marea Noastră", realizând un buget de 36.378 lei.

In anul 1936 numărul membrilor a ajuns până la 140 persoane iar bugetul a atins cifra de 75.000 lei.

Conducerea secţiei se compune din:

1. D-l Calust Asvadurov avocat, *Preşedinte;*
2. D-l Gabriel Bărgăuanu Magistrat Tribunal, *Vice Preşedinte;*

3. D-l Constantin Ungureanu, Grefier Tribunal, *Secretar;*

4. D-l Leonid Maximov, Funcţionar, *Casier.*

Membrii: 1. D-l Lt. Comandor Al. Balas, Căpitan de Port; 2. d. Maior Marta Mihail Comand. Batal. 2 Grăniceri; 3. d. Locot. Muşat Ioan Comand. Staţiunei Liman; 4. d. Mihail Rutta, Diriginte S. A. R. Telefoane Cet. Albă.

Cenzori supleanţi: 1. D-l Lev Steinberg, avocat Cetatea Albă; 2. d. Vasile Ghenzul, Director Banca Românească C. Albă; 3. d. Nicolae Paruta, Funcţionar; 4. d. Mihail Melnicov, Funcţionar.

Toată activitatea pe care a desfăşurat-o Secţia Cetatea Albă, în decurs de 2 ani poate să fie divizată în trei direcţiuni: 1. Propagandă, 2. Sportul Nautic, şi 3. Chestiunea salvării pe apă.

PROPAGANDA: Secţiunea a organizat câteva baluri şi serbări veneţiene pe apă, cari au avut un succes foarte mare atât din punct de vedere moral cât şi material, cu al căror venituri s'a alimentat bugetul Secţiei.

La aceste serbări, a luat parte întreaga intelectualitate a oraşului Cetatea Albă.

La serbările veneţiene publicul care a participat a avut ocazia să vadă realizările făcute de această secţiune, plimbându-se cu ambarcaţiunile Secţiei şi ale membrilor ei, ce li s'au pus la dispoziţie.

In special cu mare fast a fost sărbătorită, atât în anul 1935 cât şi în 1936 „Ziua Apei" la care au participat toate autorităţile oraşului, armata, membrii corpului didactic, toate şcolile precum şi un numeros public.

Comitetul şi membri secţiei Cetatea Albă

In anul 1936 în această zi s'a sfinţit localul propriu al secţiei situat pe malul Limanului şi au fost botezate cutterele „Nimpha" şi „Naiada" proprietatea secţiei.

Putem spune că această zi a devenit o sărbătoare populară în Cetatea Albă, la care participă nu numai autorităţile şi persoanele a căror activitate este legată cu apa, ci şi întreaga populaţie dela mic şi până la mare.

La aceste serbări, afară de discursurile ţinute şi jocurile nautice ce s'au executat, s'au făcut şi regate pentru bărcile pescăreşti şi cutterele L. N. R.

Ziua Marinei a fost sărbătorită şi ea cu tot fastul cuvenit, scufundându-se o ancoră din flori în memoria eroilor marinari căzuţi pentru Patrie.

In cursul verii s'a organizat şi câteva regate cu cutterele Ligii, fiind invitată şi populaţia oraşului.

Aceste regate au fost organizate cu scopul de a apropia cât mai mult publicul de acest nobil sport, iar după terminarea regatelor publicul amator a avut la dispoziţie toate ambarcaţiunile Ligei pentru plimbări în larg.

S'a aranjat şi o agapă camaraderească pentru membrii Ligii în ziua de 20 Iunie 1936, la care au participat 118 persoane între care şi D-l Comandor Nedelcu, Directorul „Salvamarului", — această agapă a avut un succes moral atât de mare că s'a hotărât repetarea acestor agape cât mai des, fiindcă ele servesc la strângerea rândurilor tuturor iubitorilor de mare şi schimbul de păreri asupra activităţii noastre.

Asupra activităţii pe anul 1935, Secţia a tipărit şi o dare de seamă amănunţită care a fost trimisă tuturor secţiunilor L. N. R. şi împărţită atât membrilor cât şi populaţiei din Cetatea Albă.

Mare răsunet au avut şi escursiile făcute dela Cetatea Albă la Constanţa în special aceia din anul 1936, la care a participat un număr de 23 membri, cu şase cutere.

Pentru anul 1937, s'a hotărât formarea unor echipagii din tineri membrii recrutaţi din elevi ai Liceului, Scolii Normale şi Gimnaziilor din localitate pentru a insufla în ei dorul de mare chiar de pe băncile şcolii; în afară de aceasta mai sunt în proect excursii pe Marea Neagră dela Cetatea Albă la Balcic cu ambarcaţiunile Ligei.

SPORTUL NAUTIC. — In ce priveşte sportul nautic în anul 1935, Liga a construit două şalande puse chiar în acelaş an la dispoziţia publicului, şi a început construcţia a două cuttere, care au fost terminate în cursul anului 1936.

Liga posedă următoarele ambarcaţiuni :

1. Baleniera „CRINUL" proprietatea Ligii Navale Române:
2. Cutterul „Nimpha", proprietatea Ligii Navale Române:
3. Cutterul „Naiada", idem
4. Salanda „Crap", idem
5. Salanda „Caras", idem
6. Salanda „Plătica", idem
7. Cutterul „Zefirul", proprietatea D-lui Gabr. Bărgăuanu:
8. Cutterul „Meduana", proprietatea D-lui Leonid Maximov;

Serbarea Patroanei Marinei la Cetatea Albă

9. Cutterul „Olimpiada", proprietatea D-lui Serghei Iusipenco:
10. Cutterul „Nutzi", proprietatea D-lui Florin Soiu;
11. Cutterul „Eureka", proprietatea D-lui Vladimir Alexandrov:
12. Cutterul „Elena", proprietatea D-lui Calust Asvadurov;
13. Salanda „Nasturţia", proprietatea D-lui Efim Melnic;
14. Salanda . . . . proprietatea D-lui Alexandru Mutafolo;
15. Baidarca . . . . proprietatea D-lui Alexandru Mutafolo;
16. Puiul . . . . proprietatea D-lui Lt. C-dor Al. Balas;
17. Salanda . . . . proprietatea D-lui L. Evenhari.

In iarna anului 1936—1937, s'a pus în lucru construcţia a câtorva ambarcaţiuni de către membrii Ligii Navale şi sperăm ca în cursul anului 1937 parcul nostru de ambarcaţiuni să întreacă 20 unităţi.

Secţia Ligii Navale a hotărât construirea unei baleniere necesară pentru instrucţia echipagiilor care este compus din tineret dornic de sportul nautic.

In anul 1935, activitatea sportivă a fost mai redusă din cauza lipsei localului propriu şi dificultăţilor ce am avut cu locul acostării ambarcaţiunilor, însă totuşi s'au efectuat două reuşite croaziere pe Mare dela Cetatea Albă la Constanţa a Cuterului „Zefirul" sub conducerea proprietarului D-l Gabr. Bărgăoanu şi dela Cetatea Albă până la Dunăre a Cutterului „Meduana" sub conducerea proprietarului D-l L. Maximov.

Anul 1936 a fost foarte bogat în activitate sportivă, Liga Navală primind dela Primăria Municipiului Cetatea Albă, clădirea

împreună cu terenul împrejmuitor fostă proprietate a Crucii Roşii Ruse pe apă, situată pe malul Limanului, unde s'a amenajat un frumos debarcader pentru acostarea ambarcaţiunilor Ligii.

N'am putut amenaja complect această proprietate şi a reclădi un local pentru Ligă din cauza lipsei de mijloace.

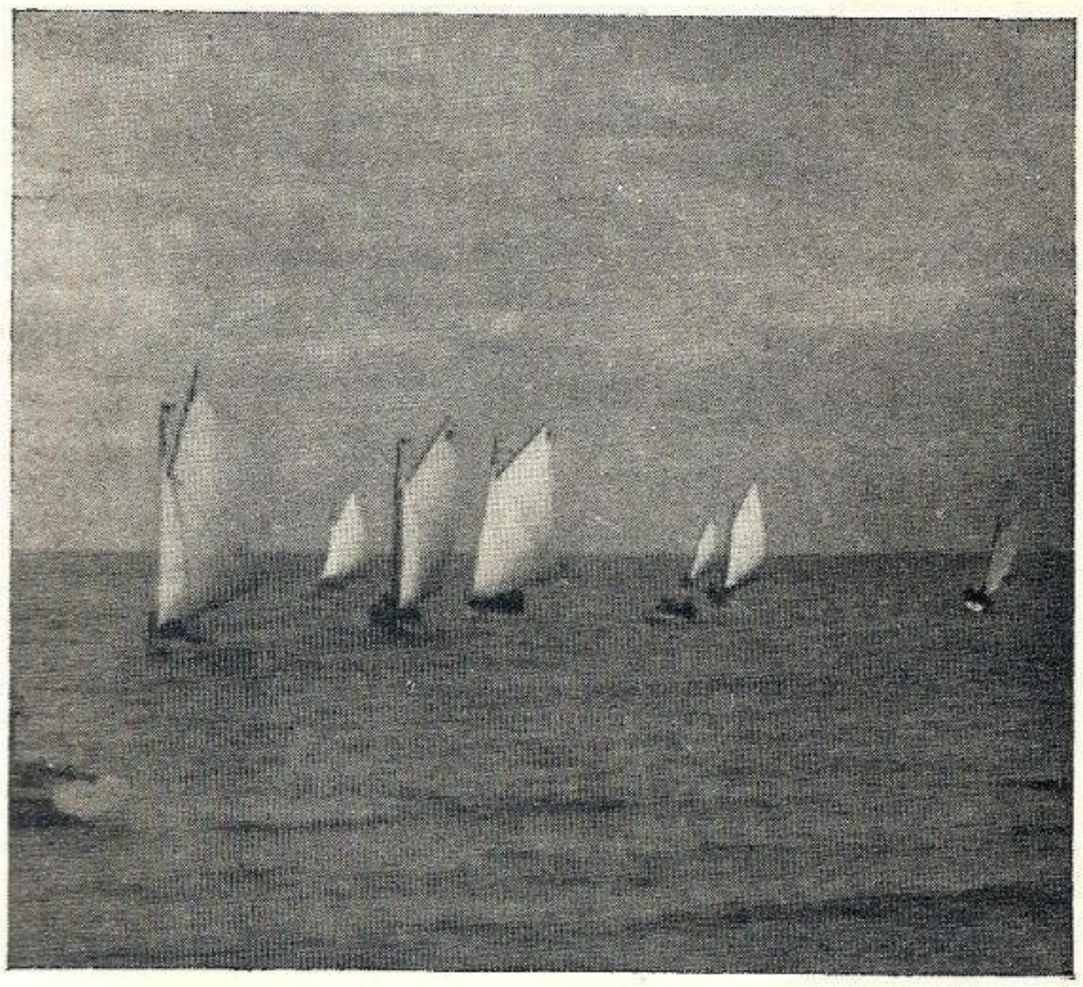
S'a efectuat o croisieră pe Marea Neagră dela Cetatea Albă-Sulina Sft. Gheorghe-Constanţa, cu şase cuttere şi anume: „Nimpha", „Naiada", „Zefirul", „Meduana", ..Olimpiada" şi ..Nutzi" care a fost relatată în toate ziarele din ţară, — această croisieră a fost pusă sub conducerea D-lui Locot. de marină Muşat Ioan şi a D-lui Vice Preşedinte Gabr. Bărgăuanu.

La Constanţa cutterele noastre au participat la regatele organizate de Iacht-Clubul-Regal Român în ziua de 16 August, obţinând premiu o cupă de argint.

Deasemeni în cursul lunilor Iulie şi August în scop de a se răspândi cât mai mult sportul nautic în staţiunile balneare de pe litoralul judeţului Cetatea Albă, cuprins de Marea Neagră, secţia noastră a organizat cu cuterile Ligii Navale mai multe croisiere pe mare în aceste staţiuni.

Tot în acest interval echipagiul balenierei „Crinul" compus din tineret a făcut mai multe excursiuni de perfecţionare pe Marea Neagră, luând parte şi la concursurile de înot, Wolley-ball, atletism, trageri la tir, ştafetă combinată, şi canotaj, concursuri ce au fost organizate de către Regionala O. N. E. F. pentru zilele de 25, 26 şi 27 Iulie 1936, când echipagiul Crinului a obţinut 56 premii din 71 oferite, şi în zilele de 20, 21 şi 22 August, când au obţinut 62 premii din 84 oferite.

La aceste concursuri Liga Navală a fost reprezentată prin D-l



Regatele dela 13 Septembrie 1936 dela Cetatea Albă

Constantin Ungureanu, Secretarul Secţiei.

Pe terenul împrejmuitor al clădirei cedată nouă de către Primăria Municipiului Cetatea Albă a fost amenajată o grădină unde au fost instalate mai multe bănci pentru vizitatori cari au fost foarte numeroşi în vara acestui an.

Această grădină a devenit locul de distracţie şi odihnă pentru publicul din Cetatea Albă, în timpul căldurilor de vară.

Membrii Ligii totdeauna cu plăcere au pus ambarcaţiunile lor la dispoziţia vizitatorilor şi mulţi din ei din această cauză s'au inscris ca membrii în L. N. R.

STAŢIUNILE DE SALVARE:

Fiindcă în fiecare an apa Mării Negre şi Limanul Nistrului răpeşte numeroase vieţi omeneşti, Secţia noastră dela început şi-a pus în gând înfiinţarea Staţiunilor de Salvare permanente în portul Bugaz şi Cetatea Albă şi pe timpul sezonului de vară în staţiunile balneare: Bugaz, Achembat, Sergheevca, Budachi Cordon, şi Burnaz.

Neavând mijloace proprii ne-am adresat în nenumărate rânduri Prefecturii de Judeţ, Comisiunii Staţiunilor Balneare şi Primăriilor respective, însă afară de promisiuni până acum n'am realizat nimic.

Totuşi n'am pierdut speranţa în realizarea proectului pentru înfiinţarea acestor staţiuni cu ajutorul Salvamarului, care fiind aşa de darnic cu staţiunile de salvare situate pe litoralul Dobrogean, poate însfârşit, în urma nenumăratelor noastre rapoarte, va începe activitatea şi pe litoralul nostru.

Echipagiile Ligii Navale Române sunt instruite în aşa fel că în caz de nevoie să poată de ajutor naufragiaţilor.

In timpul unei furtuni pe Marea Neagră, în ziua de 24 August 1936, echipagiul balinierei „Crinul" care se înapoia la Cetatea Albă, din staţiunea balneară Budachi Cordon, a avut prilej a arăta abnegaţie şi curaj eşind pentru salvarea unei bărci în largul Mării, în dreptul portului Bugaz, în care se afla un domn Căpitan, două doamne, un copil şi conducătorul bărcii. — Trebue de remarcat că din portul Bugaz n'a reuşit să iasă nici o barcă în ajutor din cauza valurilor foarte mari. Conducătorul echipagiului Studentul Mihail Vinţicovschi şi echipajul balenierei au fost propuşi de noi la Salvamar pentru a le da o recompensă pentru acest curaj remarcabil.

Actualmente în afară de ambarcaţiunile proprii şi inventar în valoare de circa 75.000 lei, Secţia mai posedă clădirea fostei Staţiuni de Salvare a Crucii Roşii Ruse pe apă în care s'a amenajat debarcaderul, depozitul pentru iarnă a ambarcaţiunilor precum şi atelierele pentru construcţii şi o clădire în ruină pe care vrem să o amenajăm şi reclădim cu ajutorul Centralei noastre pentru a creia o instalaţie demnă scopurilor acestei Ligi.

Aceste clădiri sunt inconjurate de un teren unde s'a amenajat o grădină cu platformă pentru dans vara şi alte distracţii, tot acolo va fi amenajat chiar în iarna aceasta patinajul pentru tineretul Cetăţii Albe.

Acestă proprietate ne-a fost cedată de către Primăria Municipiului Cetatea Albă, în special graţie concursului ce avem în toate ocaziunile dela D-l Primar Emanoil Mănescu, membru în această Ligă.

CONSTANŢA

In anul 1929 la 16 Iulie Preşedintele Centralei L. N. R. Vice-Amiral Scodrea Vasile a cerut să se facă propuneri pentru constituirea Secţiei L. N. R. Constanţa, alegându-se un comitet dintre persoanele marcante locale, civile şi militare, care comitet să fie apoi confirmat de Comitetul Central din Bucureşti.

In urma acestei cereri se întocmeşte primul comitet local din Constanţa, propunându-se preşedinţia d-lui general St. Popescu, comandantul diviziei a IX-a, dar d-sa printr'o scrisoare cedează locul acesta d-lui contra-amiral Pantazzi V.

Astfel ia fiinţă Secţia Constanţa care dela înfiinţare şi până în prezent a avut următorii preşedinţi în ordinea care s'au succedat.

Contra-Amiral Pantazzi Vasile.
Contra-Amiral Bălănescu Ioan.
Comandor Passerar Urban.
Contra-Amiral Bărbuneanu Petre.
Contra-Amiral Isbăşescu Ioan.

Tot în anul 1929 în cursul lunei August se aduce la Secţia Constanţa, mobilierul procurat de Centrală dela Szeckeli & Retti din Tg. Mureş, mobilier comandat prin 1930, se organizează serbări nautice la Mangalia pe Bricul „Mircea" trimiţându-se dela Centrala L. N. R. şi filmul „Mircea" spre a fi rulat cu această ocazie.

Aceste serbări au avut un apreciabil rezultat material şi moral.

La 4 Martie se întruneşte comitetul L. N. R. Constanţa care hotărăşte ca Lt.-comandor Bălan să ţină o conferinţă cu caracter marinăresc la teatrul Tranulis. Conferinţa a fost ţinută în faţa unui numeros public şi a fost foarte apreciată.

In anul 1931 L. N. R. Secţia Constanţa este însărcinată cu primirea şi organizarea congresului mondial de thalasso-terapie; au fost însărcinaţi cu aceasta d. comandor Constantinescu Al. şi Lt. Ghezzo E., care au organizat şi un program de serbări pe mare.

Noaptea pe mare au avut loc serbări veneţiene.

In anul 1932 la 15 Mai, d-l Contra-Amiral Bălănescu Ioan, Preşedintele al Secţiei, a ţinut o conferinţă cu caracter marinăresc la Cazinoul Comunal.

In acest an se construeşte în port în bazinul Calelor, cala de Yachting de către Secţia L. N. R. Constanţa pentru adăpostul ambarcaţiunilor membrilor L. N. R. şi ai Yacht-Clubului Regal Român.

De asemenea se înfiinţează şi funcţionează în localul Secţiei, Muzeul Marinei, cu primele obiecte donate de d-l Contra-Amiral Bălănescu, din partea Marinei Regale, iar Liga Navală a contribuit cu confecţionarea diferitelor miniaturi de nave, tablouri etc.

Se mai donează cercetaşilor marinari din cohorta Ovidiu o barcă de 8 rame. Botezul s'a făcut la 15 August în prezenţa M. S. Regelui, dându-se bărcii numele de „Voevodul Mihai".

In anul 1933 în urma hotărârii guvernului care a primit sugestia de a se înfiinţa „Ziua Apelor", secţia Constanţa a organizat această serbare conf. directivelor date de d-l preşedinte Contra-Amiral Bălănescu.

In 1934. L. N. R. Secţia Constanţa patronează organizarea Jamboreei Mamaia, organizând programul excursiilor a celor 3680 cercetaşi.

Escursiile s'au făcut cu navele Div. de Mare (Nava-Bază).

In 1935. L. N. R. Secţia Constanţa a făcut oficiul de gazdă primind 260 membrii a L. N. Polone (Morska Liga), găzduire şi excursii.

GIURGIU

Preşedintele ei este d. Colonel I. Georgescu, ajutat de d. Lascar, Căpitanul portului.

Secţiunea L. N. R. Giurgiu ia fiinţă în anul 1930, luna Februarie, ziua 16, cu 52 membri.

Actvitatea acestei secţiuni dela 1930 până la 1936 inclusiv, s'a rezumat la:

a) Inscrierea de membri şi încasări de cotizaţii.
b) Chetaj anual în ziua de 15 August — Patronul Marinei
c) Serbări nautice, 1—2 anual.
d) Excursiuni pe Dunăre în raza portului.
e) Desfacerea de imprimate şi diferite produse trimese de Centrala L. N. R.

SULINA

Redăm pasagiile esenţiale din darea de seamă citită de d. General Doctor V. Panaitescu, preşedintele secţiei ajutat de d. Dr. Vasile Stănescu, Vice reşedinte, Anton Foscolo, casier; Comandor Adam Jijia, Secretar; membrii: Lt. C-dor Păunescu, Preot Vargolici, Căp. V. Zagoreski-Kissel, C. S. Popescu şi Gh. Iuriciuc:

Mulţumită străduinţelor Comitetului nostru şi a multora din vechii membri ai acestei Secţiuni, numărul total al membrilor acestei Secţiuni la finele anului 1936, a atins cifra de 170, faţă de 155 membri câţi erau la finele anului 1935.

La 14 Martie, a avut loc balul nostru, al cărui rezultat, moral şi material, a fost cât se poate de satisfăcător, în comparaţie cu rezultatele celorlalte baluri date în localitate în iarna trecută şi cu criza financiară, ce persistă la Sulina .

Reuşita s'a datorat, în bună parte, şi venirii aici, cu prilejul balului nostru, a distrugătorului *„Regele Ferdinand"* şi a canonierei *„Sublt. Ghiculescu"*, ale căror echipagii ne-au dat tot concursul, pentru care am adresat, la timp, mulţumirile cuvenite celor în drept.

In Iunie s'a hotărât de Comitetul nostru şi s'a executat de meşteri din localitate, repararea celor patru lotci ale Secţiunii noastre şi s'au luat măsuri, ca una din ele să fie în permanenţă la plaja mării, ca şi anii trecuţi, spre a servi ca *lotcă de salvare*, armată cu un echipaj format din doi marinari militari, buni înnotători şi vâslaşi îndemânateci ,având instrucţiuni de a patrula pe mare tot timpul cât lumea face baie.

Tot în cursul lunii Iunie, s'a luat în discuţie, în comitetul Secţiunii noastre, ideia clădirii unui *paraclis* pe Insula Şerpilor şi s'a decis a se aduce aceasta la cunoştinţa P. S. Sale Episcopului *Cosma Petrovici* al Dunării de jos, solicitându-i preţiosul sprijin: ca răspuns la recomandaţiunea P. S. Sale către Parohul din Sulina, de a găsi, împreună cu diverse instituţii şi persoane din localitate, posibilitatea unei asistenţe religioase pentru creştinii de pe insula Şerpilor, s'a intervenit de noi şi la ziarul „Universul", care a şi publicat un apel, iar Secţiunea noastră s'a înscris cu una mie lei.

La o şedinţă de comitet din luna Iulie, ni s'a adus la cunoştinţă că P. S. S. Cosma este foarte încântat de ideia construirii unui paraclis ori schit la Insula erpilor şi că va veni la Sulina, pe la începutul lunii Septembrie a .c., când va merge şi la Insula Şerpilor. Din primele zile ale lunii August, s'au început de noi pregătirile pentru serbarea de *„Ziua Marinei"*, cu premii pentru sporturile nautice, ca şi anii trecuţi.

S'a acceptat, cu vie bucurie, propunerea de a ni se da concurs la balul din seara de 15 August, de către Domnii: *N. Secăreanu*, bas de la Opera Română din Bucureşti; *N. Lubomirow*, pianist repetitor la aceeaşi Operă şi *C. Ionescu*, elev al Conservatorului din Cluj.

Intre 3 şi 6 Septembrie, a avut loc vizita canonică a P. S. S. *Episcopului Cosma* la: Sulina, Sfântul Gheorghe şi Insula Şerpilor. In ziua de 5 Septembrie, a scris, în cartea de aur a insulei frumoase gânduri şi simţiminte printre cari sunt următoarele: „S'a „ales partea din insulă de către Răsărit ca loc pe care să putem „înălţa un paraclis, unde să fie slăvit Dumnezeul Părinte"....

La expoziţia marinărească au figurat obiectele trimise de Secţiune.

Tot în luna Septembrie, *Secţiunea Cetatea-Albă* a L. N. R. ne-a adresat mulţumiri călduroase, pentru primirea şi concursul, pe cari le-au găsit la Sulina, din partea Secţiunii noastre, membrii echipagiilor celor şease cutere ale numitei Secţiuni, cu prilejul călătoriei ce au întreprins-o, în August 1936, de la Cetatea-Albă la Constanţa.

Pentru catedrala din Sulina secţia a donat 10.000 lei, la care s'au adăogat 4.500 lei dela alte secţii.

Biblioteca Secţiunii noastre conţinea, la finele anului 1936, 116 volume, dintre cari 88 româneşti şi restul franceze.

Afară de acestea suntem abonaţi la revistele: Le Yacht, L'Italia Marinara, Nautika Hronika, Marea Noastră, Lumea Turistică, Curierul Băilor, precum şi la ziarul Viaţa Adevărată.

In Decembrie, Secţiunea noastră a intervenit către Serviciul sanitar al gurilor Dunării, din Sulina, cu rugămintea de a se asocia cu noi şi a stărui la Ministerul Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale, ca să aprobe cedarea către această Secţiune, pe timp limitat ori în mod definitiv, a terenului proprietate a numitului Serviciu sanitar şi situat pe malul drept al braţului Sulina, o Staţiune modernă de băi, deparazitare şi desinfecţiune, poate deveni însă foarte util Secţiunii noastre, spre a-l organiza pentru sporturi terestre, în legătură cu sporturile nautice.

In aceiaşi lună, Decembrie, a anului 1936, Comitetul Secţiunii noastre a luat în discuţiune apelul Centralei L. N. R., publicat în ziare şi în revista „Marea Noastră" din Noembrie 1936, sub titlul: „Pentru Mircea" şi a hotărît ca să dăruim, din partea acestei Secţiuni suma de 25.000 (douăzeci şi cinci mii) lei, pentru noua Navăşcoală „Mircea". Această sumă urmează a se lua, după aprobarea Centralei L. N. R., prevăzută de Statute, din fondul de rezervă al Secţiunii noastre, în sumă totală de lei 41.757, aflător la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni din Bucureşti.

TULCEA

Secţiunea Ligii Navale Române Tulcea, a luat fiinţă la data de 30 August 1930, cu care ocazie s'a constituit următorul comitet,

Preşedinte, Colonel Pop Horia, Comandt. Regimentului 33 Dorobanţi Tulcea.

Vice preşedinte: D. Nistor, Primarul oraşului Tulcea; D. Popescu Comişani, Prefectul judeţului Tulcea.

Secretar: D. Nistor, Căpitanul Portului Tulcea.

Cassier : Ion Coca, şef de serviciu, Ad-ţia Const. Tulcea.

Membrii : N. Georgescu Tulcea, Deputat; N. Daia Consilier, Preşedintele Tribunalului Tulcea; N. Bunescu, Revizor şcolar ; Gh. Brandabura, preot şi cu un număr de 68 membri.

In primul an, toţi membrii filialei, s'au achitat de obligaţiile impuse prin statut, plătind la timp cotizaţiile; ulterior, majoritatea din membri s'au retras, iar comitetul s'a descomplectat, reducându-se la un număr de câteva persoane .

Dela serbările marinei la Hârşova

Prin concursul garnizoanei Tulcea, care a pus la dispoziţie localul Cercului Militar fără nici o chirie, comitetul aşa redus a activat totuşi în folosul Secţiunei locale în intervalul dela 1931 — 31 Dec. 1935, organizând câteva baluri şi chermese, din al căror beneficii s'a adunat suma de lei 31210, care se află în casa Secţiunei.

In afară de această activitate desfăşurată pe tărâmul material, comitetul a organizat în fiecare an, serbări cu ocazia *„Patronul Marinei"* şi *„Ziua Apelor"* în scopul de a desvolta interesul pentru Marina românească şi pentru sporturile pe apă.

In anul 1933, Secţiunea Tulcea a organizat, cu tot fastul cuvenit, primirea membrilor Ligii Navale din Polonia, pe parcursul dintre Isaccea-Sulina.

La începutul anului 1936, avându-se în vedere că secţiunea, se putea considera ca şi dizolvată şi, în scopul unei noui organizări, s'a făcut un apel către toate categoriile sociale din oraşul Tulcea, precum şi către toate autorităţile locale, convocându-i pe toţi acei doritori, de a se înscri în L. N. R., să ia parte la adunarea, din ziua de 29 Iunie 1936, cu care ocazie s'a ales noul comitet :

Preşedinte : colonel Pop Horia, comand. Regt-ul 33 Dorobanţi Tulcea.

Vice-preşedinte : Lt.-colonel Pancu Gh., din reg. 33 Dorobanţi.

Membrii : Pop Emil, farmacist; maior Wagner Erwin, din reg. 33 Dorobanţi Tulcea.

Secretar-Cassier : Ion I. Coca, pensionar.

Cenzori : D. Petruş, comerciant; P. Ciachiris, comerciant, D. Lichiardopol, comerciant N. M. Ghinescu pensionar.

şi un număr de 72 membri.

Prin această reînoire, în conducerea acestei filiale, anul 1936 marchează începutul unei noui şi accentuate activităţi, în scopul atingerei ţelurilor prevăzute în statutele Ligei Navale.

Ca realizări în acest an, cu sumele adunate în trecut, s'au confecţionat :

1. Două bărci pescăreşti cu patru rame.
2. Două bărci pescăreşti cu şase rame.
3. Un cuter, capacitate 10-12 persoane.

Bărcile s'au confecţionat la un atelier particular, iar cuterul a costat numai materialul, întrucât mâna de lucru ni s'a pus la dispoziţie gratuit prin bunăvoinţa regimentului 33 Dorobanţi Tulcea.

Tot cu începere din anul acesta, a luat fiinţă şi o şcoală de canotaj sub conducerea d-lui Dumitrescu, căpitanul portului Tulcea.

Ziua Marinei şi Ziua Apelor, în acest an, s'a sărbătorit cu o amploare deosebită, organizându-se diferite concursuri şi întreceri, la care a luat parte un public numeros.

Pentru anul viitor, secţiunea şi-a propus înfiinţarea unei secţiuni a tineretului, ca anexă a filialei Tulcea, iar pe lângă şcoala de canotaj, va lua fiinţă şi o şcoală de vele.

Deasemenea secţiunea îşi propune mărirea parcului de vase, prin construirea a încă patru bărci şi a unui cuter ,cu care să se poată naviga şi la mare.

TURNU MAGURELE

Secţia L. N. R. din Judeţul Teleorman şi-a început activitatea de la 1 Ianuarie 1930, în oraşul Turnu Măgurele.

Cu toate că Turnu Măgurele este considerat port la Dunăre totuşi se găseşte la o depărtare de 4½ km. şi deşi este legat prin C. F. şi o şosea Naţională, totuşi lipsesc complect mijloacele de comunicaţie.

Activitatea până în prezent a fost foarte restrânsă.

In anul 1930 a avut 50 membri înscrişi, din care numai 30 au achitat cotizaţia iar restul nu a dat nimic.

Din anul 1930 până în 1936 nu s'a mai activat cu toate că există un comitet al L. N. R. Secţia Turnu Măgurele.

Nu s'a mai plătit cotizaţia de nimeni iar la 1 Aprilie 1936, capitalul L. N. R. Secţia T.-Măgurele, era de 3432 lei.

In anul 1936 s'au dat două serbări în portul T.-Măgurele reuşite, dar care nu au produs decât mica sumă de lei 6919.

S'a ţinut o adunare generală în ziua de 25 Noembrie 936 şi s'au luat hotărîrile următoare :

— S'a ajutat biserica din Sulina cu suma de lei 2000.

— S'a discutat şi întocmit proectul de buget pe 1937.

— Se va face propagandă şi plasa carnetele de identitate precum şi plata la zi a cotizaţiilor pe anul în curs.

Staţia de bărci dela Liman

— Se va înfiinţa un ştrand la Dunăre la portul T.-Măgurele, cu una punte mobilă ancorată, cu două bărci de promenadă şi salvare, precum şi cabinele respective.

Toate aceste hotărâri urmează a se înfăptui cu concursul Prefecturii şi al Primării locale, care au promis sprijinul lor.

JADRANSKA STRAZA

SENTINELA ADRIATICEI
LIGA NAVALĂ JUGOSLAVĂ

„Sentinela Adriaticei" cum este botezată Liga Navală a Jugoslaviei, e o asociație puternică, cu un rol covârșitor. Legăturile între această asociație și a noastră au fost cimentate prin pelerinajul făcut de L. N. R. la mormântul Eroului Necunossut și al Regelui Alexandru I întregitorul.

Nava-Școală „JADRAN" dăruită marinei din banii adunați de Jadranska Straza.

Dintre popoarele cari au fost eliberate de sub jugul stăpânirilor străine la sfârșitul războiului mondial, Sârbii, Croații și Slovenii s'au unit sub sceptrul aceluiaș domnitor. Noul regat al Jugoslaviei a devenit prin această întregire, o țară maritimă cu aproape 600 km. litoral în linie dreaptă la marea Adriatică.

Nu se poate spune că Jugoslavia nu are o tradiție marinărească, odată ce pe malurile Adriaticei au domnit din secolul al VIII-lea până în al XI-lea prinții și regii croați cari aveau o marină însemnată, mai ales pe vremea regelui *Tomislav* (910 928). In Evul Mediu *Dubrovnik* (Ragusa), *Boka Kotorska* (Bocche di Cataro), *Peljesac* (Peliechatz) și alte orașe depe coastele Adriaticei, aveau flote înfloritoare.

Această veche tradiție marinărească trebuia reînviată și făcută să fie cunoscută cu mândrie de toți cetățenii noului regat jugoslav pentru ca fiecare să fie perfect convins că țării i se cuvine într'adevăr acest litoral de 600 km. pentru care întreaga viață a Jugoslaviei trebue să se preocupe din orice punct de vedere.

Pentru aceste motive, dintr'o pornire spontană s'a pus bazele asociației *„Jadranska Straza"* (Sentinela Adriaticii) la *Split* (Spalato) în 1922.— Această asociație națională este o adevărată *Ligă Navală*; președinte a fost ales *D-l Juraj Biankini*, vice-președinte al consiliului de miniștri, om politic și ziarist care încă de pe vremea când se afla ca reprezentant în parlamentul dela Viena a luptat pentru Adriatica.

— Dela început noua asociație a fost primită cu căldură și entuziasm nu numai la Split, dar și în celelalte porturi și orașe din toată țara.

Astăzi Jadranska Straja, cu sediul la Split, este o organizație complect independentă și este sub Inalta protecție a M. S. Regelui Petru II.

Este cea mai răspândită și mai puternică asociație națională.

In toată țara și în străinătate, acolo unde se află jugoslavi emigranți, Liga are 723 de secțiuni; numărul membrilor trece de 96.000 la cari se adaogă 137.000 membri aderenți din tineretul școlar.

Insigna pe care o poartă membrii asociației reprezintă un buzdugan și a fost aleasă așa pentru a reaminti tuturor de un cântec legendar popular vechi în care se spune că cel mai mare erou național *Marcu Kralievici* ar fi svârlit de pe vârful munților un buzdugan care a căzut tocmai în mare, simbolizând prin aceasta că el s'a legat cu marea pentru totdeauna.

— *Jadranska Straza* și-a impus misiunea de a păstra caracterul național, tradițiile maritime și litoralul jugoslav, extinderea orientării maritime în economia națională, propaganda pentru toate problemele maritime atât pentru marina de război cât și pentru cea de comerț, și pentru organizarea turismului și a vacanțelor tineretuiui pe litoral etc...

Pentru propagandă, asociația scoate lunar o revistă ilustrată care poartă numele asociației; deasemeni mai tipărește și o revistă pentru tineret *Podruladak Jadranska Straza*, precum și un almanah, calendare pentru marinari, pentru pescari, pentru săteni etc.

Asociația are și o mare bibliotecă maritimă care tipărește periodic anumite scrieri la cari colaborează cei mai de seamă scriitori din Jugoslavia și care are mii de volume.

Propaganda se mai face deasemeni și prin conferințe, cursuri maritime, filme, expoziții, excursii pe marea Adriatică și pe Mediterană.

In timpul celor 14 ani de activitate pe lângă marele succes moral, asociația a avut și rezultate materiale din care citâm:

1) a avut o mare activitate publicistică;
2) a făcut lucrări mari cu ocazia expozițiilor maritime dela Split, Zagreb, Liubliana și din alte orașe mai mici;
3) a strâns bani, milioane și din aceștia a făcut dar marinei de război, un hidroavion și o nava-școală *„Jadran"* cu vele și motor, deplasament 720 tone; această navă a fost chiar anul acesta în călătoria de studii cu ofițerii și elevii școalei navale, până la Constanța.
4) A construit pe litoral 6 cămine pentru tineretul asociației care vine vara să-și petreacă vacanța la mare și încă va mai construi cămine de acestea;
5) a fondat un muzeu maritim la Split, instalat la sediul asociației; acolo se colecționează diferite lucruri marinărești

Manifestația publică cu prilejul congresului din 1935 al asociației la Lubljana.

LIGA MORSKA I KOLONIALNA

LIGA MARITIMĂ ŞI COLONIALĂ

G-ral Gustav Orlicz Dreszer,
Fostul preşedinte al L.M.K.

Cu L. M. K. de mult L. N. R. e în cea mai strânsă legătură, prin vizite reciproce. Ceia ce L M. K. a făcut pentru Polonia e demn de admirat.

In timpurile când Statul polonez nu exista încă, şi ţara întreagă era sub rigida ocupaţie de războiu, un grup de 25 Polonezi crează la Varşovia la 1 Octombrie 1918, asociaţia *„Bandera Polska"* (Pavilionul polonez) al cărei nume avea de pe atunci simbolul independenţei şi al drepturilor poloneze seculare la ţărmul Mării Baltice.

Nu mult după aceasta Statul polonez a reînviat şi odată cu el au început să se desvolte în mod spontan toate forţele, şi pornirile naţionale cari până atunci fuseseră sugrumate.

Cei dintâi ani ai independenţei şi războaele din acel timp când Polonia îşi afirma independenţa şi îşi fixa graniţele, făcură ca *„Pavilionul polonez"* să ia o desvoltare mare atât prin creşterea numărului membrilor cât şi prin lărgirea câmpului de activitate.

Transformările succesive prin care a trecut această asociaţie, arată într'adevăr această desvoltare. Astfel în 1920, asociaţia şi-a schimbat numele în : TOWARZYSTWO-ZEGLUGI-RZECZNEJ *(Societatea de navigaţie fluvială)* apoi în 1922 se schimbă în LIGA MORSKA I RZECZNA (*Liga maritimă şi fluvială)* şi însfârşit în 1930 numele devine LIGA MORSKA I KOLONIALNA (Liga maritimă şi colonială), nume care simbolizează programul larg de activitate stabilit de Adunarea generală la *Gdynia* în 1930. In fruntea acestei organizaţii, a stat mulţi ani un om care a luptat mult pentru propaganda şi ideia maritimă şi colonială în Polonia, generalul de divizie, inspector de armată *Gustav Orlicz-Dreszer,* decedat în anul trecut. Noul preşedinte este D-nul *general Şt. Kwosniewski* care este purtătorul aceluiaş foc sacru ca şi predecesorul său.

Scopul principal al Ligii maritime şi coloniale este de a atrage interesul naţional pentru munca poloneză pe mare şi de a profita cât mai mult de accesul la mare pentru desvoltarea economică a Poloniei.

Aci, trebue să adăogăm că în prezent toate transporturile maritime îndreptate spre *Gdynia* şi *Gdansk* ocupă 74% din comerţul Poloniei cu străinătatea.

Liga Morska, contribue la desvoltarea navigaţiei maritime, a porturilor precum şi a comerţului şi pescuitului maritim ; contribue de asemenea la întinderea şi exploatarea reţelei de navigaţie fluvială pentru a face mai strânsă legătura între ţară şi mare.

Liga Morska i Kolonialna, caută să stabilească şi să întărească legături economice şi culturale cu toate centrele din străinătate.

Având în vedere că Polonia are nevoe de noi debuşee pentru desfacerea produselor sale, de noi isvoare pentru materiile prime necesare şi de terenuri noi pentru a coloniza surplusul de populaţie, Liga maritimă luptă pentru ca Polonia să obţină teritorii în cari să îndrepte emigranţii săi şi să îi propage acţiunea colonială şi colonizatoare în teritoriile de peste ocean. Liga ştie ce importanţă au relaţiunile directe între Polonia şi ţările transoceanice şi doreşte ca să le realizeze pe bază de compensaţii, adică prin schimburi reciproce de mărfuri.

Intre principalele sale scopuri, Liga Morska are şi grija de a insufla naţiunei, nevoia de a avea o puternică marină de război. Pentru a accelera realizarea acestei probleme, Liga a deschis o subscriere pentru *Fondul apărării maritime* (F. O. M.).

Programul de acţiune al Ligii este întocmit de 4 secţiuni ale Direcţiei generale şi anume : *Secţiunea apărării maritime, secţiunea maritimă, secţiunea colonială şi secţiunea navigaţiei fluviale,* şi de *comisiunea educaţiei maritime a tineretului* şi *comisiunea publicaţiilor*

Activitatea Ligii, îmbrăţişează tot teritoriul republicei poloneze şi toate centrele poloneze din străinătate. Lucrările asociaţiei sunt dirijate de Direcţiunea generală, cu sediul la Varşovia, care colaborează strâns cu cele *17 secţiuni* ale sale cari corespund celor *17 voivodate* (judeţe) ale ţării, cari se împart apoi în *districte* şi *filiale.* Cea mai mică organizaţie a asociaţei se numeşte *cerc.*

Imoprtanţa şi actualitatea problemelor propagate de Liga Morska, sunt apreciate de toţi Polonezii cari contribue la desvoltarea asociaţiei; numărul celor 25 membri fondatori ai asociaţiei *Bandera Polska* din 1918, s'a mărit aşa încât în 1929 a atins cifra de 44.000 membri, grupaţi în 80 filiale. In 1935 acest număr a trecut de jumătate milion, numărul filialelor era de 1556 la cari se mai adăogau şi 2000 cercuri şcolare ale ligei maritime.

Desvoltarea organizaţiei şi interesul arătat de publicul polonez problemelor maritime se poate observa din numărul mare de publicaţii periodice ale Ligii. E destul să arătăm că tirajul periodicei *„Polska na Morzu" (Polonia pe mare)* atinge 235.000 exemplare, al periodicei *„Morze"* (Marea) 150.000 exemplare *„Skwał"* (Furtuna) 40.000 exemplare şi revista ştiinţifică trimestrială *„Sprawy Morskie i Kolonialne"* (Chestiuni maritime şi coloniale) în 4000 exemplare.

In activitatea sa de propagandă, Liga se foloseşte pe lângă publicaţiile sale periodice şi de alte publicaţii asupra problemelor maritime şi coloniale, organizează în fiece an *„Sărbătoarea mării"*, excursiuni populare pentru vizitarea portului Gdynia, care este mândria Polonezilor; însfârşit Liga facilitează miilor de membri, contac-

şi copii depe trofee cari se aflau mai înainte răspândite în toată ţara.

6) De când s'a întâmplat marea nenorocire a vaporului *Daksa* care s'a scufundat împreună cu tot echipagiul, asociaţia a creiat un fond de ajutor pentru marinarii invalizi şi văduve ; astăzi acest fond trece de 1 milion de dinari.

7) Asociaţia a mai creat un fond de ajutor pentru şcolarii şi studenţii silitori cari vor să se dedice marinăriei.

8) In fiecare an asociaţia premiază lucrările despre mare scrise de studenţi şi şcolari.

9) In amintirea regelui-erou, unificator al Jugoslaviei, Jadranska Straza a ridicat *un far* pe cheu în locul pe care a fost coborât din vapor sicriul cu corpul neînsufleţit al regelui Alexandru, când a fost adus dela Marsilia.

tul direct cu marea prin taberele de vară de pe malul mării cari sunt foarte multe gustate. Mai mult chiar, generaţia tânără primeşte şi o educaţie sportivă în taberele pe cari Liga Morska le are pe malurile lacului *Narvez*, unul dintre cele mai frumoase lacuri. Liga mai are şi un velier cu 5 catarge *„Elemka"* care îl foloseşte ca navă şcoală pentru tineretul care în felul acesta are prilejul să cunoască în deaproape frumuseţea şi puterea mării.

Ultimul congres ţinut de Ligă în 1935 la *Gdansk* (Danzig) a elaborat planul amănunţit al noilor sforţări şi lucrări în domeniul colonial şi maritim insistând asupra necesităţii desvoltării comerţului maritim, a colonizărilor de peste Ocean şi a plantaţiilor poloneze din ţările tropicale.

După cele arătate până aci se vede că ceeace face *Liga Morska* se poate considera ca expresiunea spontană a sentimentelor publicului polonez faţă de mare şi probează vitalitatea acestei organizaţii, care se desvoltă măreţ lărgind şi cadrul programului activităţii sale.

BALTICA POLONEZĂ

Este o greşeală dacă se consideră că Polonia e lipsită de tradiţii maritime. Din contra, cavalerii lui Boleslas cel Brav (secolul X) au ajuns deseori până la malurile Balticei. Henric de Valois, rege al Poloniei, a trebuit să jure pe Constituţie că va construi o flotă. Sigismund, August, Ladislau IV şi chiar marele Sobiescki, ajutaţi de persoane importante, de eclesiastici, de mari seniori, sau numai de oameni de ştiinţă, au făcut tot ce au putut pentru a folosi în profitul ţării accesul la mare, dealungul marelui litoral polonez, întinzându-se în unele momente istorice dela Riga la Rügen, adică dela gura Dwinei la cea a Oderului.

Dar majoritatea Polonezilor, popor prin excelenţă agricol neobişnuit cu deplasările mai ales pe mări şi desconsiderând negoţul nu vedeau deloc avantajele ce le oferă marea.

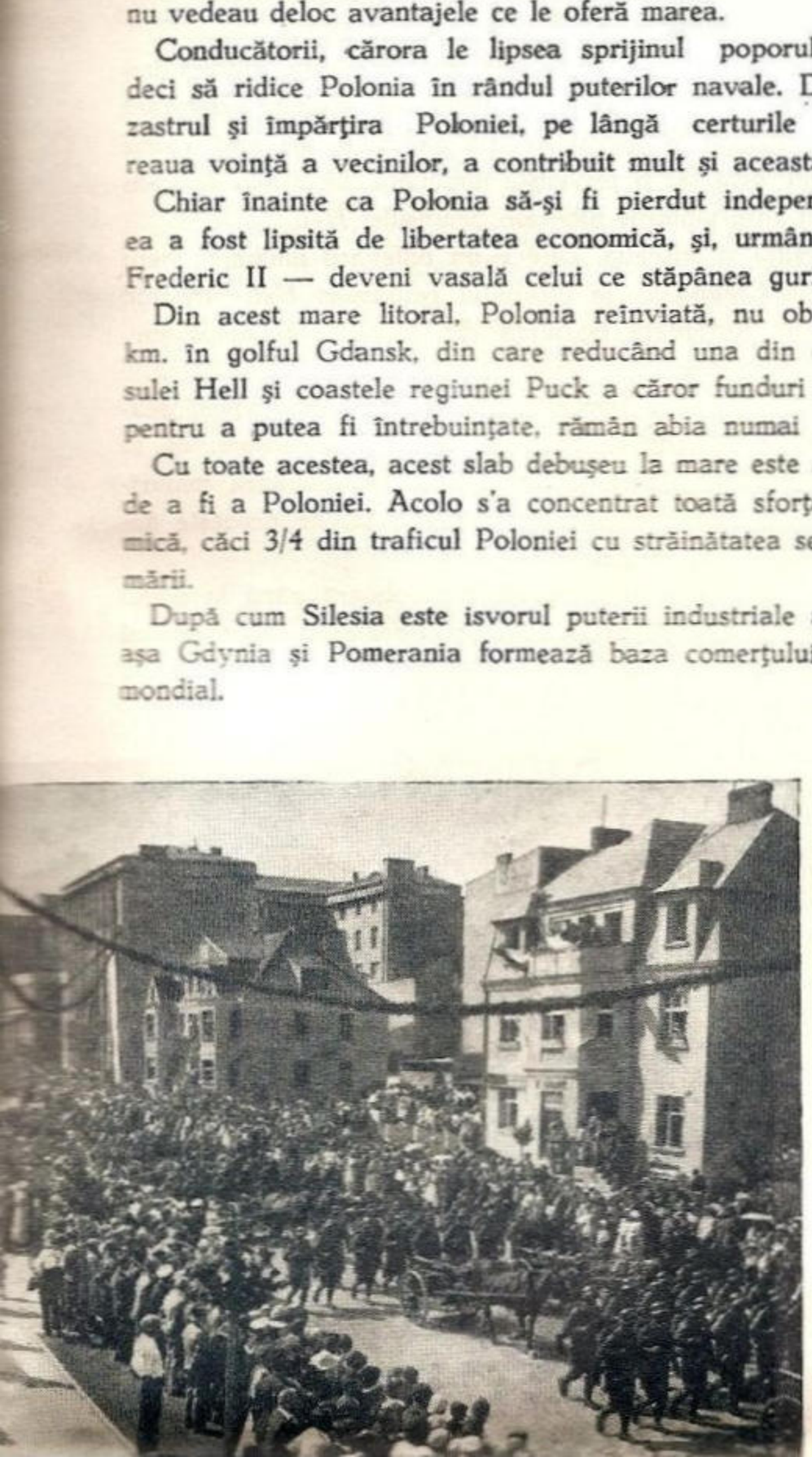
Conducătorii, cărora le lipsea sprijinul poporului, n'au reuşit deci să ridice Polonia în rândul puterilor navale. De altfel la dezastrul şi împărţira Poloniei, pe lângă certurile dinăuntru sau reaua voinţă a vecinilor, a contribuit mult şi aceasta.

Chiar înainte ca Polonia să-şi fi pierdut independenţa politică, ea a fost lipsită de libertatea economică, şi, urmând cuvintele lui Frederic II — deveni vasală celui ce stăpânea gurile Vistulei.

Din acest mare litoral, Polonia reînviată, nu obţine decât 140 km. în golful Gdansk, din care reducând una din coastele peninsulei Hell şi coastele regiunei Puck a căror funduri sunt prea mici pentru a putea fi întrebuinţate, rămân abia numai 70 km. litoral.

Cu toate acestea, acest slab debuşeu la mare este singura raţiune de a fi a Poloniei. Acolo s'a concentrat toată sforţarea sa economică, căci 3/4 din traficul Poloniei cu străinătatea se face pe calea mării.

După cum Silesia este isvorul puterii industriale a Poloniei, tot aşa Gdynia şi Pomerania formează baza comerţului exterior şi mondial.



Defilarea armatei în faţa Preşedintelui L.M.K. de Ziua Mării

General St. Kwasniewski Preşedintele L. M. K.

Conducătorii republicei poloneze şi-au dat repede seama de importanţa mării şi de nevoia de a avea un port care să lege Polonia de restul lumii. Dar pentrucă insuccesul de altădată să nu se repete, a trebuit să se întreprindă în acelaş timp altă operă tot aşa de importantă şi anume: schimbarea mentalităţii unui popor care în majoritate ignora complect chestiunile marinăreşti. Această operă grea, însă nu mai puţin de însemnată, a fost îndeplinită de Liga Maritimă şi Colonială Poloneză.

Liga Maritimă îşi luă deci însărcinarea să facă educaţia maritimă Polonezilor, atât înăuntrul ţării cât şi în afară. Adjectivul *„colonial"* nu este deloc un cuvânt pus la întâmplare, pentrucă aproape 7 milioane de Polonezi trăesc în afară de ţară, majoritatea în cele două Americi. Unul dintre primele scopuri cari trebuiau atinse era organizarea acestei emigrări aşa fel încât comerţul şi industria poloneză să profite cât mai repede.

Trebue să recunoaştem că Liga Maritimă Poloneză a reuşit foarte bine pe toată linia.

Dacă astăzi poporul Polonez îşi dă seama de valoarea reală a mării, dacă el lucrează cu succes şi folos, dacă importanţa Poloniei în calitate de putere mondială şi economică creşte şi dacă conducătorii pot continua politica lor cuminte şi prevăzătoare desvoltând lucrările începute, se datoreşte numai Ligii Maritime.

*

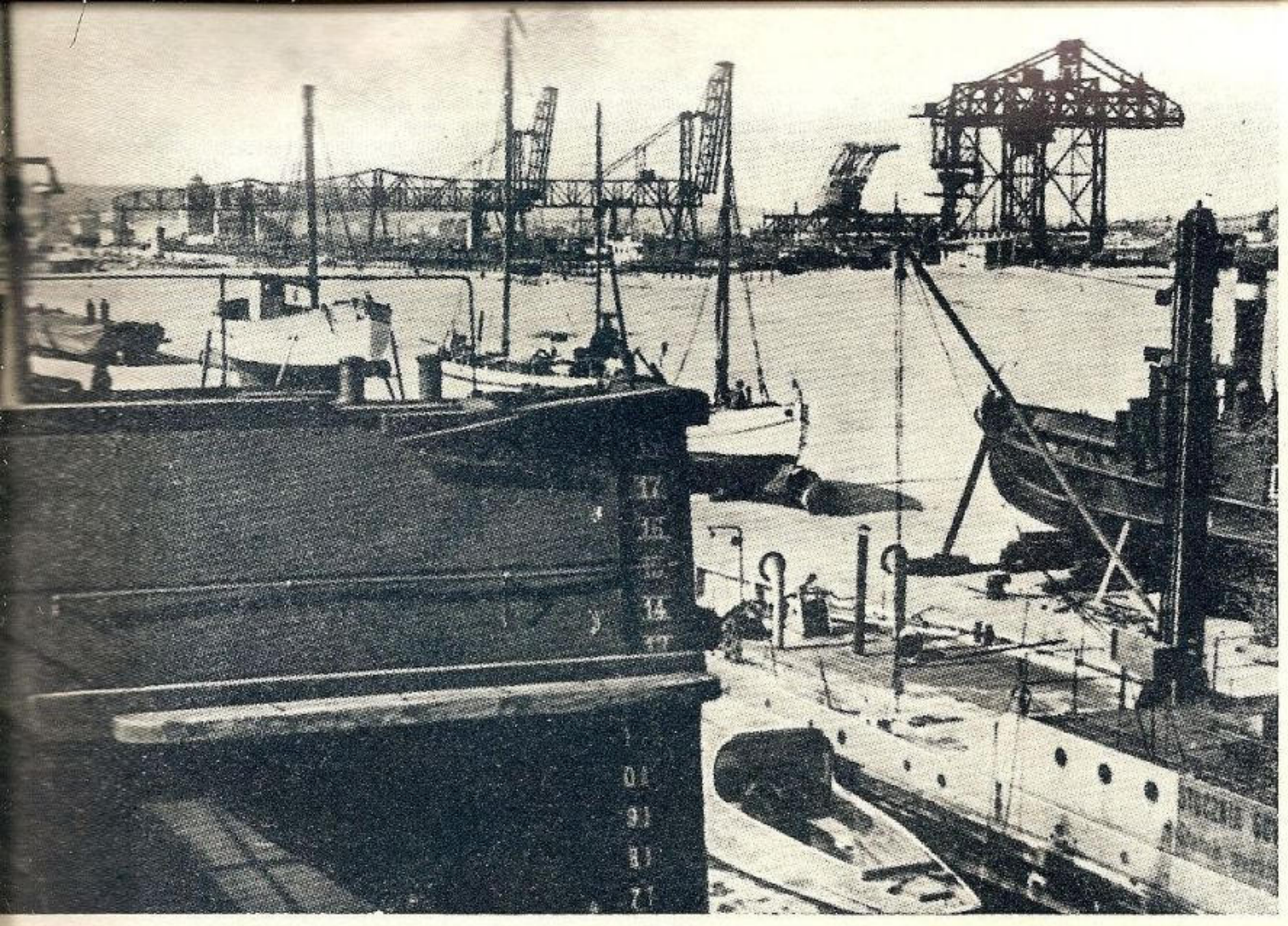
Călătorul care intră în Pomerania Poloneză poate vedea din fuga trenului cum se desfăşoară privelişti încântătoare.

Păduri seculare, numeroase râuri, coline împădurite cari cu toată apropierea de mare ajung până la 400 metri altitudine, regiuni cu lacuri în a căror apă liniştită verzue se oglindesc turnuri de biserici. Apoi deodată colinele au eşire către o regiune întinsă circulară care se termină în fund cu o linie albastră închisă, *Baltica*.

Trenul încetineză mersul şi în faţa călătorului apare o panoramă aproape unică în lume.

Inainte de războiu tot acest litoral era pe jumătate pustiu. Lumea civilizată se întindea doar până la 12 km. de Gdansk la staţiunea balneară *Zappot*. Apoi se întindeau smârcurile, turbăriile şi colinele pe cari erau presărate câteva colibe de pescari.

Numai un singur oraş, sau mai de grabă un sat mare. *Puck* avea 3500 locuitori.



Instalaiiţle portului Gdynia

Acum tot ce era înainte a dispărut ca printr'o vrajă şi în locurile turbăriilor şi colibelor în care pescarii mureau de foame, a apărut *un oraş şi un port mare, Gdynia.*

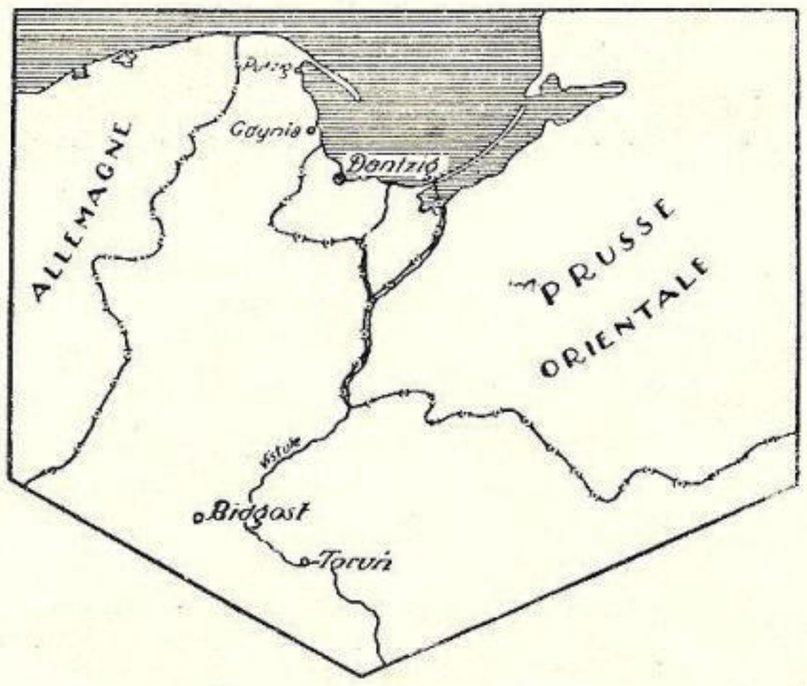
Portul este astăzi cel mai însemnat în Baltica căci are diferite instalaţii moderne şi amenajări care-i permit să abiă un trafic de 6 1/4 milioane tone.

Oraşul este cât se poate de modern şi are peste 50.000 locuitori în afară de cei veniţi în plimbare sau pentru vacanţă la mare.

Gdynia leagă Polonia pe mare cu toate ţările de pe glob.

Mişcarea navelor în port în 1924 a atins numărul 58 iar în 1933... 8000 (fără comentarii căci cifrele vorbesc. N. R.)

S'a simţit nevoia şi s'a creiat o marină de comerţ poloneză.



Eşirea la mare a Poloniei

Astăzi această marină cuprinde 3 vapoare de pasageri tranatlantice la care s'au mai adăogat de curând alte 2 noui construite, şi 50 nave de tonaj diferit. In acest număr nu au fost socotite însă micile nave de cabotaj şi cele de pescari.

Deasemenea pentru a apăra interesele Poloniei a fost creată şi o marină de războiu care neîncetat îşi măreşte flota.

Cine vizitează portul Gnynia îşi dă seama de măreţia sa: 10 km. de cheuri, 150 km. linii ferate, 350 hectare suprafaţă pe apă, 20 km. şosele, 50 tranbordoare, magazii-antrepozite pe o suprafaţă de 162.000 m², o uzină frigorifică (a doua din lume ca importanţă) rizerie, uzină chimică, etc.

Toate acestea se găsesc înconjurate de un cerc foarte pitoresc de coline împădurite cari au la capătul de Sud *Kamienna Gora* şi *Redlowo* cu vile şi hoteluri, iar la capătul de Nord, *Oxywie* cu satul de pescari şi farul.

Gdynia pierde din ce în ce caracterul de staţiune balneară, pentru a deveni un oraş de o importanţă mondială.

Nu trec nici opt zile fără ca să nu fie vizitată de personalităţi streine. Miniştri, diplomaţi, parlamentari, financiari, oameni de ştiinţă, industriaşi, comercianţi şi artişti vin mereu.

Escadre streine salută cu lovituri de tun *pavilionul Vulturului Alb* care fâlfâie cu mândrie pe turnul Amiralităţii.

Printre iluştrii vizitatori dn toate ţările cari au trecut pe aci şi au admirat imensele eforturi depuse de Polonia imediat chiar după renaştere, a fost şi fratele împăratului Japoniei.

De altfel şi d. Heriot, marele bărbat de stat Francez a spus că Polonia a eşit victorioasă din criza mondială numai datorită portului Gdynia.

*

Cei cari vin la mare ca viligiaturişti sau ca turişti preferă împrejurimile fie la *Orlowa,* care e o frumoasă staţiune balneară foarte pitoresc aşezată la picioarele malului înalt, fie la *Oxywie* de unde porneşte dela far o privelişte minunată. De acolo se vede cum se pierd în zare malurile albe ale peninsulei *Hel.*

Apoi linia ferată şi şoseaua, care e un bulevard minunat, merg alăturea până la *Chlapowo,* la începutul peninsulei *Hel,* trecând prin *Puck,* veche fortăreaţă poloneză din timpul războaelor suedeze, şi centru pescăresc.

Aci turistul ajunge la o împărţire: la stânga, spre Apus, dealungul bulevardului ajunge la cocheta staţiune *Hallerowo,* de la care părăsind tovărăşia liniei ferate, ajunge pe înălţimea malurilor. Farul *Rozewie,* cel mai puternic din Baltica, ne primeşte surâzător şi înconjurat de verdeaţă.

Apoi apare *Lisi Jar,* defileu îngust care coboară până la plaje. Aci, Regele *Sigismund III* al Poloniei şi Suediei a făcut primul pas în ţară la 1598.

Sărbătorirea zilei Mării la Gdynia Defilarea Marinarilor

Gdynia de altă dată

Gdynia de azi

Amintirea acestui eveniment istoric o arată un monument modest ridicat în acel loc.

La câţiva paşi se găseşte o dumbravă rezervată pentru *camping* şi căminul Ligii Maritime şi Coloniale *Nad lisimjarem* cu aproximativ 100 locuri. Pentru cei cari doresc să aibă mai mult confort la dispoziţie, sunt hotelurile-pensiuni din *Jastrozebia-Gora,* care aşezată pe un mal de 70 m. are şi o plaje minunată.

Intre *Jastrozebia Gora* şi *Hallerowo* circulă autobuze confortabile, deasemeni şi până la *Gdynia.*

Dela *Jastrezebia Gora* spre frontiera germană care se află în lungul râuleţului *Piasnica* ce leagă pitorescul lac Zarnowiec cu marea, sunt câteva plaje mai puţin importante care nu tentează de cât pe turiştii iubitori de linişte. E drept că aci confortul este mult redus, dar repaosul într'un decor mai rustic este mai complet.

Dacă însă dela *Chlapowo* turistul porneşte spre dreapta dealungul liniei ferate, intră pe istmul îngust al peninsulei *Hell* o limbă de pământ lungă de 40 km. şi lată prin unele locuri numai de 230 m.

Aşezată între două mări, deoparte largul iar de cealaltă parte golful *Puck-Hell* are două rânduri de plaje şi malul frumos împădurit.

Staţiunile principale în această minunată peninsulă sunt *Hallerowo, Chalupy, Kuznice, Jastarnia, Bor, Jurata, Hell.*

Hell se află la capătul peninsulei ; este de origină olandeză.

De pe colina semaforului priveliştea este admirabilă asupra golfului *Gdansk.*

Hell şi *Jurata* au instalaţii moderne.

Intre *Jastarnia, Hel* şi *Gdynia* legătura este asigurată şi pe apă de un serviciu rapid de vapoare ale companiei *Zegluga Polska* cari fac parcursul într'o oră.

*

Din cele expuse mai sus, rezultă că litoralul polonez poate interesa toată lumea ; industriaşi, comercianţi, omeni de ştiinţă, scriitori, pictori, arhitecţi, turişti pot găsi lucruri cari să-i intereseze.

Vilegiatura nu este costisitoare, iar populaţia este foarte primitoare.

Gdynia poate servi ca port de plecare pentru excursiile în Suedia, Danemarca şi ţările baltice.

Liga Maritimă şi Colonială are în construcţie un hotel pentru

Plaja dela Gdynia

1000 persoane. Căile ferate fac toate înlesnirile posibile pentru a asigura un serviciu rapid şi confortabil.

Italienii spun *Vedi Napoli e poi...* dar Polonezii zic altfel : *cuvântul de ordine al zilei este : veniţi să vedeţi litoralul polonez şi apele verzi ale Balticei!...*

Amintiri din Polonia

Am vizitat-o în două rânduri: 1932, cu prilejul jamboreei internaţionale a cercetaşilor marinari şi în 1933 ca delegat al Ligii Navale Române.

Dela graniţă am făcut cunoştinţă cu ospitalitatea polonă: cei trimişi în întâmpinare nu ne-au slăbit o clipă, copleşindu-ne cu amabilitatea ce nu era numai de formă.

Am admirat în deosebi munca stăruitoare pe toate terenuri'e, pentru a se ajunge pe deoparte la propăşirea ţării reînviate, pe de alta la recontopirea sufletească, după atâţia ani de răsleţire politică.

Hell, Gdynia, Warşovia, Garczin! In fiecare localitate, chiar şi în staţiile de trecere, — Lublin, Lwow, — nouă românilor ni se da o atenţiune specială.

Dar din tot ce am văzut, două lucruri m'au impresionat mai mult:

Dragostea întregului popor pentru mare : La Warşovia cel mai impunător Yacht Club e al ofiţerilor de uscat!

Iar de ziua Mării, lumea se bătea să-şi dea obolul pentru Liga Navală. Agenţii de circulaţie purtau la brâu cutia şi toţi cei cari treceau pe stradă alergau, se înghesuiau ca să-şi depună banul.

Aşa se explică cum s'au putut strânge 100.000.000,— UNA SUTA MILIOANE, — într'o singură zi! In anul următor cheta a fost de 140.000.000. Iar între altele graţie Ligii Morska i Kolonialna o singură provincie. Pomerania, a dăruit un minunat vas şcoală cu trei catarge.

Toată lauda unui popor care răspunde la chemarea Patriei.

Comandor A. NEGULESCU.

Ligue Maritime et Coloniale Française

(Liga Navală Franceză)

Liga Maritimă şi Colonială Franceză (L. M. C.) a fost creată în 1899. In acele timpuri câţiva oameni clar văzători şi-au dat seama ce influenţă formidabilă avea Flottenverein (Liga Navală Germană) asupra desvoltării puterii germanice şi se hotărîră să dea şi Franţei o instituţie asemănătoare.

Inceputurile au fost foarte modeste. Iniţiatorii, în afară de bunăvoinţă, nu aveau alt capital. Opinia publică franceză era complectamente fără nici o preocupare în ceea ce priveşte Marina. Autorităţile de atunci considerau fără importanţă această instituţie şi o tratau cu indiferenţă, iar uneori arătau chiar o oarecare ostilitate sub cuvânt că nici mai mult nici mai puţin ar fi o asociaţie reacţionară.

Liga se instalase în câteva camere ale unei case întunecate şi înguste din str. Penthièvre. Ea aştepta acolo cu multă încredere, zile mai bune. Intr'adevăr aceste zile apărură când ilustrul general *Marchand* i-a dăruit un premiu însemnat care-l câştigase. Acest gest a fost frumos, cu atât mai mult cu cât se ştie că generalul Marchand nu era bogat.

Acest dar a fost punctul de plecare al asociaţiei.

Comitetul ligii era format din numeroase şi înalte personalităţi. Aşa au fost succesiv preşedinţii: Paul Doumer, Amiralul Gervais, Pierre Baudin, Millerand, Charles Chaumet şi astăzi D-l Rio, senator, fost ministru şi preşedinte al Comisiunei Marinei la Senat.

Incet, încet, Liga şi-a croit drumul, şi-a lărgit câmpul de activitate, reuşi să provoace interesul ideilor sale şi însfârşit luă o formă definitivă în ziua în care sub auspiciile lui Eugène Etienne om politic francez şi principalul creator al imperiului colonial francez, ea deveni Liga Maritimă şi Colonială prin contopirea cu Liga Colonială.

Liga Maritimă şi Colonială, este astăzi una dintre cele mai mari şi mai puternice asociaţii din Franţa şi are sute de mii de membri. Revista sa, *Mer et Colonies* e răspândită adânc în toate straturile sociale. In principiu Liga urmăreşte să rămână mai întâi de toate un organism popular în mijlocul atâtor vicisitudini din ultimul timp. Pentru aceasta a menţinut la sumă derizorie pentru aceste timpuri, 5 franci, cotizaţia ca membru aderent.

In faţa publicului, anumitor cercuri importante economice şi autorităţilor a căpătat o autoritate care a mers crescând.

Se poate spune chiar că în ochii opiniei publice, Liga este *„persona grata"*. Mica grupare de odinioară, fără credit moral şi fără bani, a devenit o instituţie mare, însemnată şi fecundă.

Intre realizările importante citâm: ea a provocat, graţie intervenţiei preşedintelui său Pierre Baudin, fost ministru al Marinei, înlocuirea flotei de *„eşantioane"* cum se obişnuise până atunci, cu *programe navale,* adică cu *flote omogene,* contribuind astfel la întărirea Franţei pe mare; ea a creiat *propaganda şcolară,* apoi cu concursul autorităţior şi al Ministerului Marinei, a creat *Marile Săptămâni Maritime* cari se desfăşoară pe coastele franceze din Marea Mânecii, Oceanul Atlantic şi Marea Mediterană până în Africa de Nord.

Toate acestea sunt în domeniul trecutului, dar rolul unei mari asociaţii condusă de spiritul realizărilor, cum e Liga Maritimă, este de a avea privirile mereu îndreptate către viitor şi Liga Maritimă nu a călcat această regulă. După ce s'a realizat principiul aşa de însemnat al *autonomiei porturilor,* ea şi-a fixat în program, dotarea

O escursie a membrilor din L. M. K.

Şedinţa solemnă la Sorbona a L. M. C.

Franţa ne-a ajutat la prima unire, Franţa ne-a sprijinit şi la unirea cea mare. In şcolile navale franceze dela Brest s'au iniţiat cei cari pe Mircea au iniţiat la rândul lor pe alţii: Amiralii Eustaţiu, Bălescu, Coandă, Negrescu, Comandorii Perieţeanu, Demetriade, Koslinski şi alţii. Toată recunoştinţa ţării noastre surori!

Franţei cu *zone libere maritime* cari din cauza ignoranţei unora au lipsit până acum ţara de posibilităţi pe cari toţi concurenţii Franţei le folosesc. Deasemeni în realizările de viitor, Liga a pus în program şi suprimarea acelei ruşini naţionale care se numeşte *„Bagne Colonial"* (deportarea şi munca silnică în colonii).

Liga ar mai dori ca Marina franceză să nu mai fie multă vreme, singura marină care nu are o adevărată navă-şcoală *(L. M. C. nu e la curent că şi Marina românească are aceiaşi durere N. R.)*.

Liga Maritimă a fost cea dintâi care a susţinut *abolirea sancţiunilor contra Italiei* şi care a luat apărarea intereselor franceze la Djibouti (portul Somaliei franceze şi capul liniei ferate dela *Addis-Abeba* la *mare)* şi a veghiat cu atenţie asupra acestui delicat punct din statutul exterior al Franţei.

Ea a creiat congresele bianuale ale Franţei coloniale şi ale Francezilor din străinătate ; ea şi-a luat grija înfiinţării *Casei Franţei de peste mări,* creaţia cea mai importantă în ce priveşte legătura economică de ordin practic, comercial şi industrial între producătorii şi cumpărătorii din metropolă şi colonii.

Ca urmare a acestor congrese de cinegetică colonială, s'a creiat la Ministerul Coloniilor o *comisiune de vânătoare.*

Liga Maritimă şi Colonială şi-a întins în lumea întreagă reţeaua sa de acţiune, în aşa fel încât când navele franceze se duc într'o ţară cât de îndepărtată pentru a reprezenta Franţa, ele sunt primite de secţiunile Ligei Maritime şi Coloniale. Numărul acestor secţiuni în Franţa şi colonii se ridică la 1880.

O notă caracteristică în organizaţia Ligii este faptul că fiecare secţiune are bugetul său propriu de care dispune oricând. Astfel una dintre secţiuni, cea dela *Céte,* a organizat mai anii trecuţi primele *cruciere,* pe contul şi pe riscul său. Aceste *cruciere* au dat semnalul *turismului maritim* în Franţa, astfel că în ultimii ani societăţile de vapoare au avut o activitate foarte fecundă în această ramură de navigaţie.

Acestea sunt rezultate pentru cari Liga Maritimă şi Colonială are tot dreptul să fie mândră.

Liga a luptat mult şi pentru turismul colonial care acum a devenit un isvor de bogăţie pentru teritoriile coloniale.

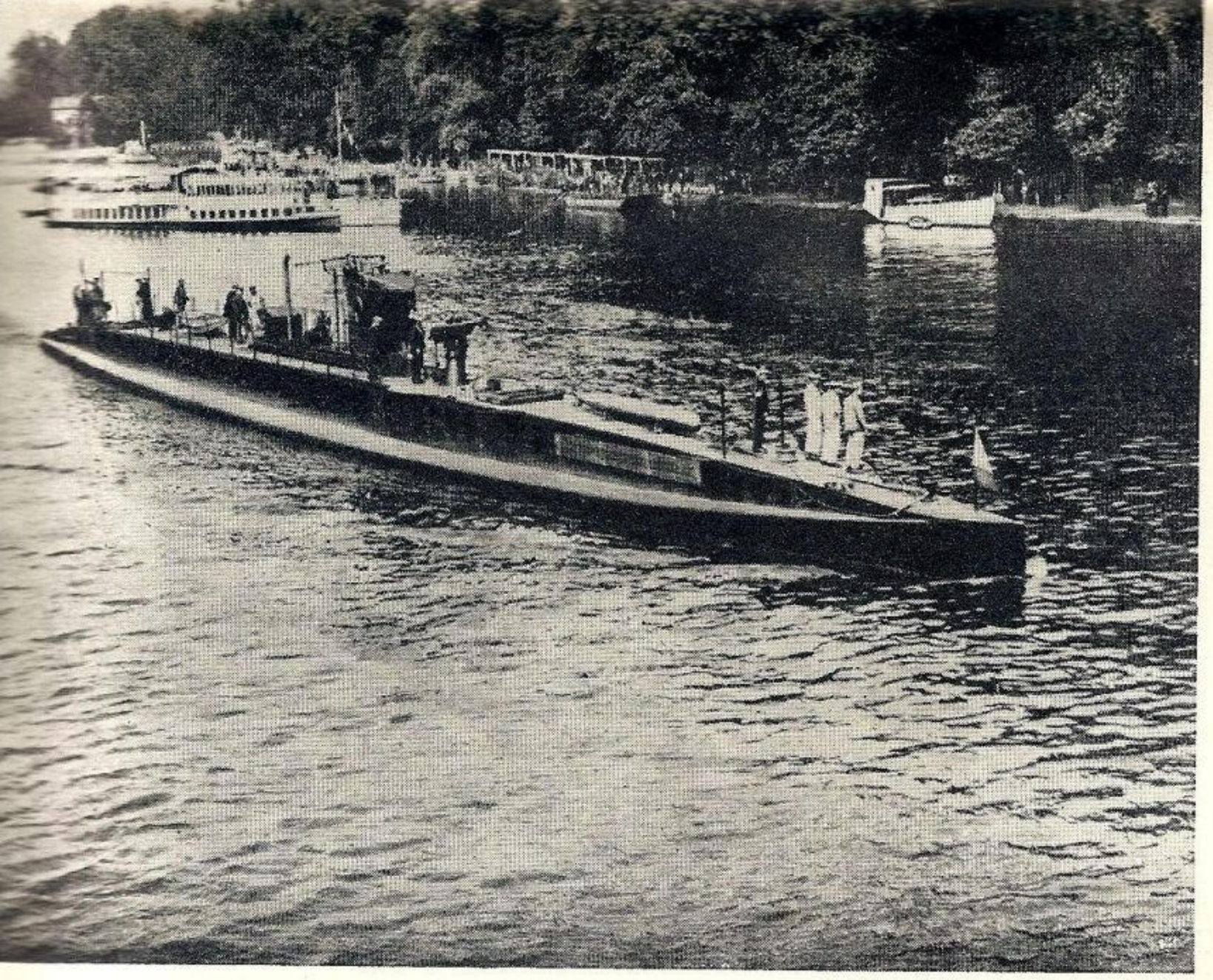
De mai mulţi ani Liga se preocupa şi de pregătirea maritimă în tabăra sa dela *Bouafles-les-Andelys* care funcţionează sub auspiciile şi cu concursul Ministerului Marinei ; de acolo au eşit numeroase generaţii de tineri gata pregătiţi pentru a face serviciul în Marină. Această tabără, astăzi, a fost mutată în Bretagne după 15 ani de funcţionare la Bouafles.

In ce priveşte ajutorarea, Liga are dela înfiinţare un fond special destinat pentru a veni cât mai repede în ajutorul văduvelor de marinari şi de colonişti; scopul este de a le face acestora cât mai puţin neplăcută aşteptarea, prea adesea îndelungată, a aranjării drepturilor de pensie.

Cea mai mare sforţare însă, c face Liga pentru propaganda maritimă şi colonială în ţară. Această propagandă este practicată sub diferite forme: *campanii de presă, intervenţii la Parlament şi autorităţile publice, manifestaţii populare* de orice natură dela marile *conferinţe la Sorbona,* — adesea onorate de prezenţa Preşedintelui Republicii — până la *micile serbări date in porturi cu concursul flotei.*

Printre cele mai frumoase şi mai reuşite dintre aceste serbări este cazul să menţionăm serbarea nautică de zi şi de noap-

Membrii L. M. C. în escursie



Submarin venit până la Paris pentru serbările nautice ale L. M. C.

te organizată de Ligă la inaugurarea *Expoziției de Arte Decorative* și la sărbătorirea *Victoriei pe mare,* în prezența președintelui din acea vreme d. Millerand în fața întregei flote franceze, inclusiv escadra din Mediterana venită special în rada Havre ; deasemeni defilarea până la Rouen a unui cortegiu naval cuprinzând în afară de navele de război capabile să intre pe Sena și câteva nave ale flotelor aliate.

Insă principala acțiune a L. M. C. a fost îndreptată asupra propagandei școlare, căci numai pregătit tineretul se poate spera că aceste generații vor avea o mentalitate care le va permite să fie la înălțimea cerințelor țării.

Prin multe manifestații zilnice în toate părțile țării s'a urmărit de 37 ani această campanie în mediile pedagogice.

Astăzi din nenorocire, din cauza anumitor curente și idei noi, manifestările Ligii și intervențiile sale nu mai au răsunetul de altădată ; cu toate acestea marea majoritate a rămas credincioasă Ligii, înțelegând-o și colaborând la opera sa.

Liga urmărește cu tot dinadinsul să facă pe Francezi să înțeleagă că o națiune ca Franța nu poate înfrunta *criza universală* decât numai sprijinindu-se pe coloniile sale care să-i dea produsele prime cari până în prezent le cumpără de pe pieți străine ; în modul acesta negoțul din afară al Franței s'ar compensa prin crearea și amplificarea piețelor din coloniile proprii, după cum de altfel s'au petrecut faptele în Africa de Nord.

Cele arătate mai sus nu sunt decât opera Ligii Maritime și Coloniale. Fără a exagera și fără a arăta prea mare siguranță în părerile sale, Liga e convinsă că sau doctrinele profesate și apărate de ea vor triumfa și atunci țara va trece peste greutățile prezente, sau vor eșua, și țara va ajunge matematic la decădere.

Pentru cine se îndoește de aceste adevăruri, e deajuns să reamintim că, după cum s'a pomenit la începutul acestor rânduri, numai *Flottenverein* a adus măreția Germaniei până la isbucnirea războiului mondial și dacă Germania nu ar fi făcut nebunia de a se arunca în luptă, ar fi avut cu siguranță, în mod pașnic, hegemonia economică asupra întregei lumi.

Francezii să se gândească bine la acest exemplu și să-l imite.

Publicul adunat la La Rochelle cu prilejul Săptămânii Maritime

MORSKY SGOVOR

LIGA NAVALĂ BULGARĂ

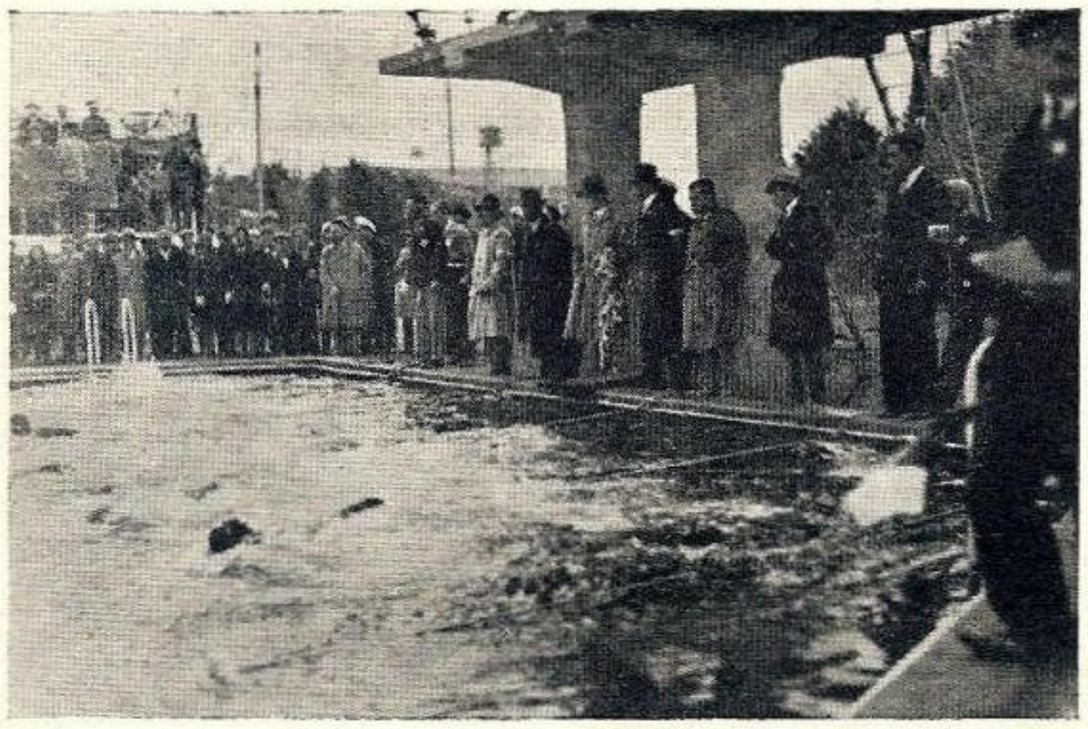
Bulgarii populează peninsula balcanică de 13 secole, însă aşezarea geografică şi unele evenimente istorice i-au împedicat să profite de bogăţiile naturale pe care le oferea vecinătatea Dunării şi a Mării Negre pentru desvoltarea ţării.

Cu toate acestea, multe cântece vechi şi istoria chiar, sunt mărturie a aspiraţiilor bulgăreşti din totdeauna către mare.

La sfârşitul războiului mondial, Bulgaria a perdut la Neuilly accesul la marea Egee, singurul profit care-i mai rămăsese din tratatul dela Bucureşti (1913).

Această pierdere s'a simţit aşa de mult incât a luat fiinţă un curent naţional care să trezească în toată naţiunea interesul şi importanţa mării pentru progresul ţării. — In aceste împrejurări s'a născut şi ideia înfiinţării unei organizaţii care să aibă scopul de a lucra pentru redeşteptarea dragostei de mare şi pentru o cât mai grabnică desvoltare a navigaţiei precum şi pentru o politică maritimă mai raţională care să fie adoptată de guvern.

Din cele de mai jos, se va vedea cu câtă tenacitate se lucrează la vecinii noştri dela sud şi ce rezultate frumoase s'au obţinut. Liga Maritimă bulgară, cu care liga noastră e de mult în relaţiuni, se poate mândri în special cu două realizări: şcoalele de pescari şi acuariul dela Varna.



Concurs de înnot la Sofia

Liga maritimă a fost creată în 1920, la Varna, de 60 membri. — Dela început s'a bucurat de o primire foarte călduroasă din partea publicului şi s'a desvoltat aşa de bine încât nu peste mult timp s'au înfiinţat sucursale în oraşele mai însemnate din ţară (Sofia, Plovdiv, Pleven etc.). Aceste oraşe au rolul de centre regionale, dar sediul central al Ligii se află tot la Varna.

Deasemenea Liga mai are paternitatea anumitor modificări sau complectări în legile privind navigaţia şi pescuitul, precum şi la reorganizarea serviciului navigaţiei şi la strângerea tuturor marinarilor într'o confederaţie, etc.

Iniţiativa organizării coloniilor de vară la mare pentru copii este tot a Ligii Maritime.

Rezultatele căpătate au fost aşa de încurajatoare că ideia a fost repede adoptată şi de alte organizaţii. Acum coasta mării răsună în timpul vacanţelor de vară de sgomotoasa veselie a copiilor veniţi din toate colţurile Bulgariei, căci fiecare secţiune a Ligii are colonia sa proprie.

Pentrucă un minunat mijloc de propagandă pentru mare sunt diferitele sporturi nautice, Liga le-a încurajat şi a reuşit să le desvolte. — Ea încurajează construirea bazinelor de înot în interiorul ţării, căci ambiţia sa este ca orice cetăţean bulgar să ştie să înoate.

Secţiunile dela *Lom, Gorna Djumaya, Jambol, Sliven* şi *Assenovgrad* au bazinul lor propriu.

Se mai construesc acum şi în alte oraşe bazine, astfel că natatia a devenit un sport popular.

Liga a creiat următoarele fonduri pentru: *Sportul nautic, Muzeul Maritim, Institutul Ştiinţific al Mării Negre, Coloniile de vară, etc.*

Presa, conferinţele, excursiile, coloniile şi sportul sunt mijloace prin care Liga Maritimă susţine şi propagă lozinca sa: „PRIN MARE ŞI DUNĂRE SPRE PROGRES".

Liga este absolut independentă şi e susţinută numai de membrii săi.

Liga Maritimă intră în al 17-lea an de activitate fructuoasă. — Acţiunea Ligii a fost totdeauna în cadrul adevăratului patriotism şi s'a ţinut departe de luptele politice.

O colonie de copii din Plovdiv la Sasopol

Sub înaltul patronaj al M. S. Regelui Boris III ea a reuşit cu succes să unifice gândirea poporului despre Mare.

Organul de presă al asociaţiei poartă acelaş titlu şi apare de 14 ani.

In mod periodic mai apare în *Biblioteca Maritimă* lucrări referitoare la ştiinţă, în timp ce în mod paralel sunt editate şi cărţi într'un scop anumit, precum au fost: *„Accesul la Marea Egee"*, *„Influenţa puterei maritime asupra istoriei Bulgare"*, etc.

Liga foloseşte foarte mult propaganda prin presă. Dar pe lângă aceasta se mai ţin şi conferinţe, se împart afişe, placarde etc.

Asociaţia a fondat şi întreţine *Muzeul Maritim* dela Varna unde se colecţionează toate lucrurile cari au o legătură cu desvoltarea Bulgariei pe mare.

Sub auspiciile Ligii Maritime a luat fiinţă *Institutul Ştiinţific de cercetări asupra Mării Negre*, în scopul de a strânge la un loc toate gân irile ştiinţifice maritime. — Acest Institut se bucură de concursul Universităţii, a Academiei de comerţ şi al camerelor de comerţ din ţară.

Graţie sforţărilor Ligii a fost creat la Varna un *aquarium*, care era proectat de multă vreme.

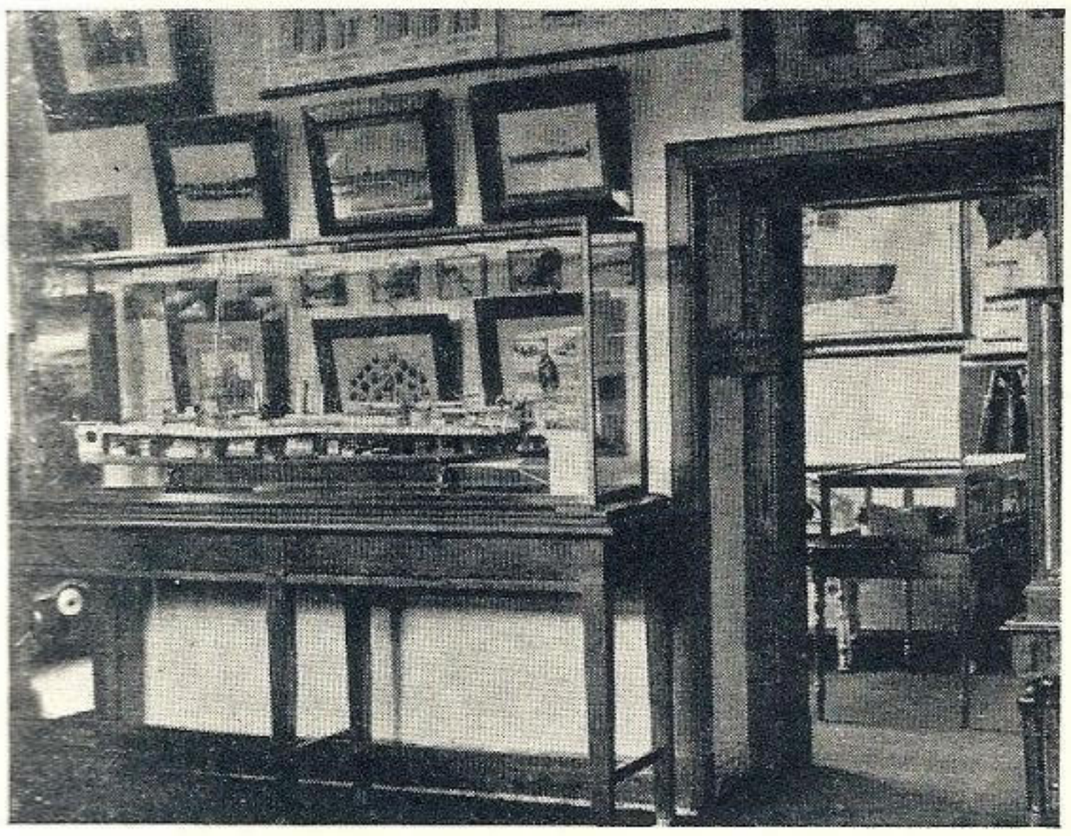
S'au modificat unele legi asupra navigaţiei şi pescuitului, s'a reorganizat serviciul de navigaţie, s'a creiat confederaţia marinarilor, etc.

Iniţiativa de a organiza colonii la mare pentru copii a fost tot a Ligii. Rezultatele au fost atât de îmbucurătoare, că şi alte organizaţii au adoptat ideia. Azi plăjile sunt pline de copii veniţi din regiuni îndepărtate ale Bulgariei, fiecare secţie având colonia ei.

Un puternic mijloc de propagandă sunt sporturile. Liga a întemeiat sporturi nautice, cari sunt în plină desvoltare. Ea încurajează construcţiile de bazinuri de înnot în interiorul ţării, ambiţia ei fiind ca tot cetăţeanul bulgar să ştie să înnoate. Sucursalele din Som Gorna, Djurnaga, Pleven, Slivan, Assevoograd, au baziuul lor propriu, foarte cercetate vara şi natația a devenit un sport popular.

Piese, conferinţe, cinema, sporturi, acestea sunt mijloacele prin cari Liga Maritimă înalţă şi propovăduește lozinca ei: *Cu ajutorul mării şi al dunării spre progres.*

Liga e absolut independentă şi e susţinută numai de membrii ei, circa 7.000.



Un colţ din acuarium-ul dela Varna

Pe lângă ligile navale de mai sus, şi din ale căror dări de seamă oricine şi-a putut da seama de rolul unor asemenea asociaţii, Liga Navală Română mai este în strânsă legătură şi cu următoarele ligi:

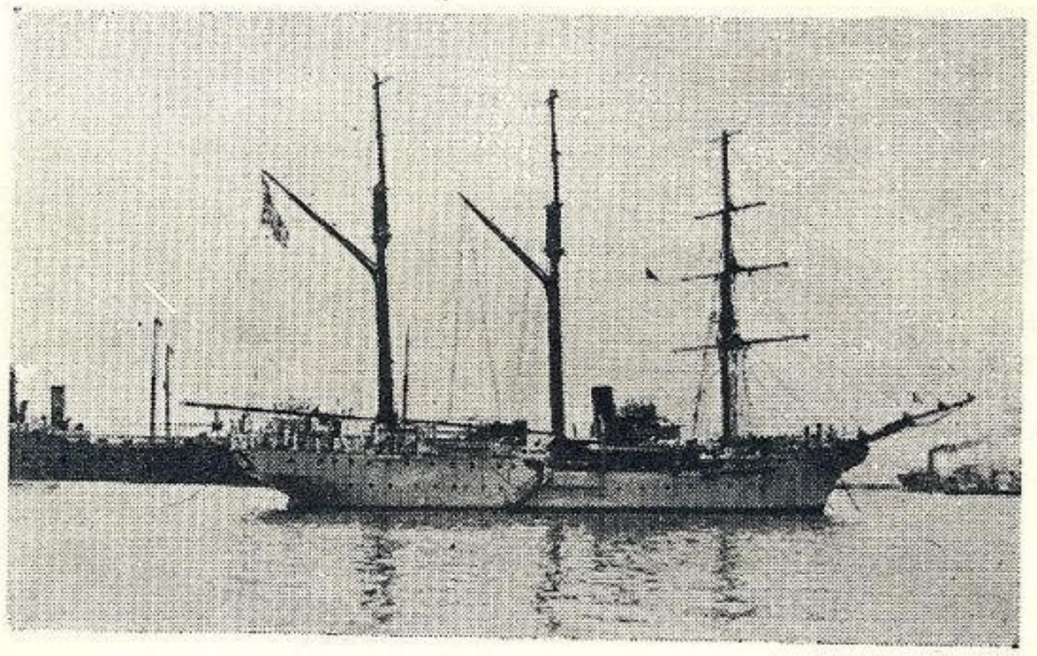
LEGA NAVALE ITALIANA, o foarte puternică asociaţie care de 40 de ani a luptat pentru desvoltarea maritimă în Italia. Numără câteva sute de mii membri şi are ca organ de propagandă eleganta revistă *„L'Italia Marinara"*.

L. N. I. face în fiecare an frumoase escursii, iar educaţiei tineretului îi dă cea mai mare atenţiune, în special *Balilei.*

LIGA NAVAL ARGENTINA, prezidată de Vice-Amiralul *Carlos G. Daireux* şi are ca organ de propagandă revista „Marina".

LIGUE MARITIME BELGE *(Belgisch Zeevaart band)*, care are la îndemână revista cu acelaşi nume.

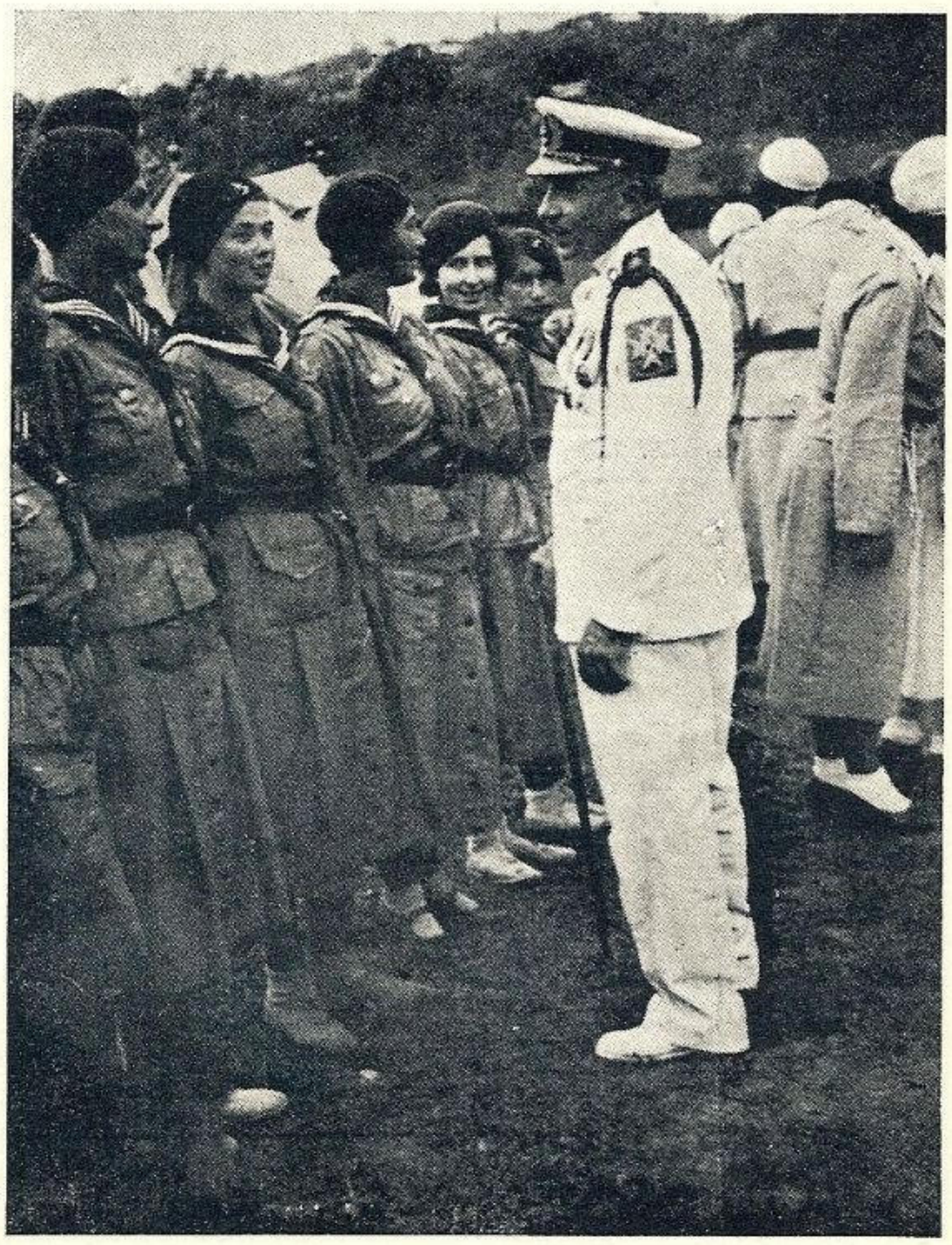
NAUTIKI EPITEORISIS, puternica ligă navală elenă, ai cărei membri au dăruit marinei ţării lor vasul şcoală ARES, unul singur dintre ei contribuind cu suma de 40.000.000 drahme.



Nava şcoală „Ares" făcută prin subscripţie publică

THE NAVY LEAGUE, cu organul ei de publicitate *„The Navy"*, o asociaţie atât de puternică şi ascultată, în cât are reprezentanţii ei în amiralitatea engleză. Ultimele înarmări engleze se datoreşte în bună parte ligii, care tot timpul, în frunte cu răposaţii amirali Jellicoe şi Beaty, au dat alarma.

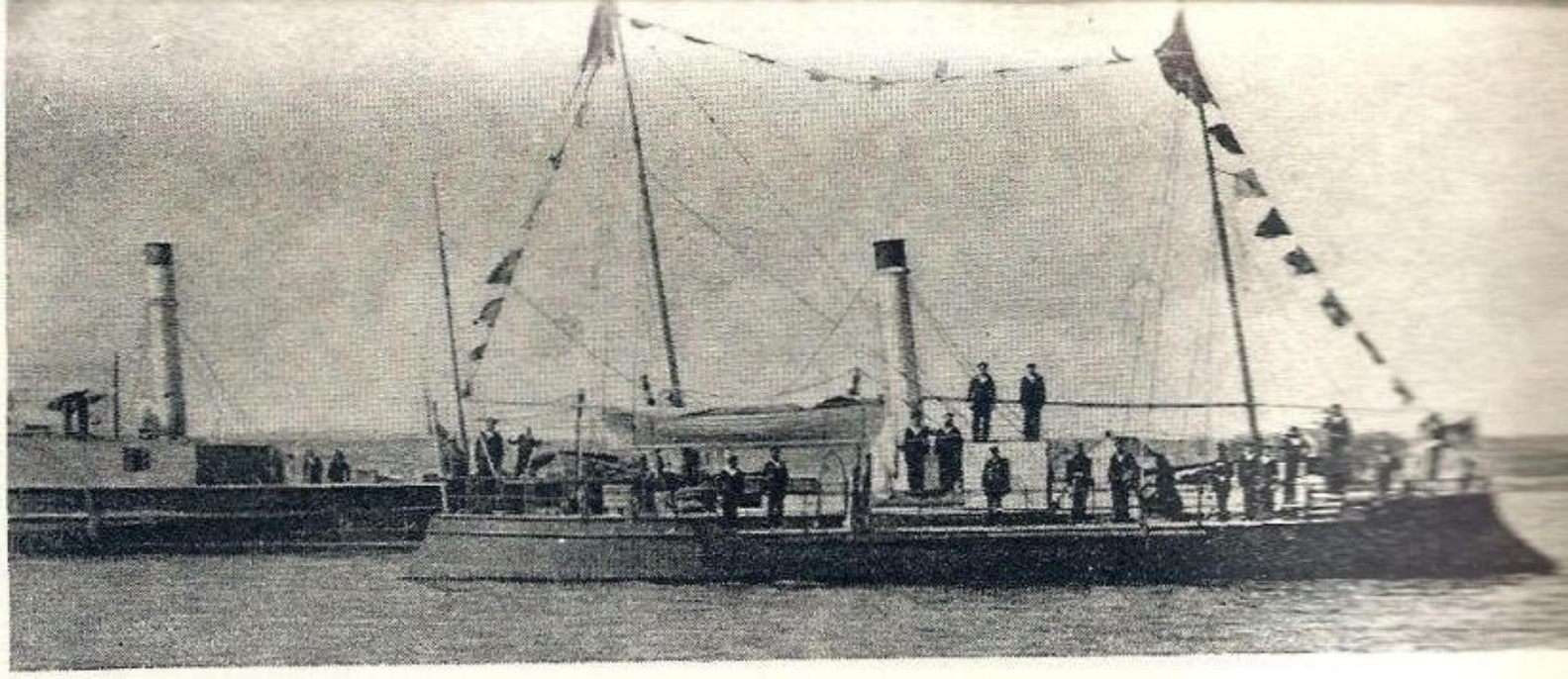
După cum se vede nu e ţară fără ligă navală şi în toate rolul lor a fost hotărîtor pentru desvoltarea marinelor respectiv şi a sporturilor de apă. Unele din ele, — ca cea jugoslavă, greacă, turcă, polonă, — au dăruit nave şcoală şi de război, — cum va reuşi şi L. N. R. să dăruiască un nou *Mircea* ţării noastre.



Cercetaşe marinare polone la jamboreea cercetaşelor dela Breaza

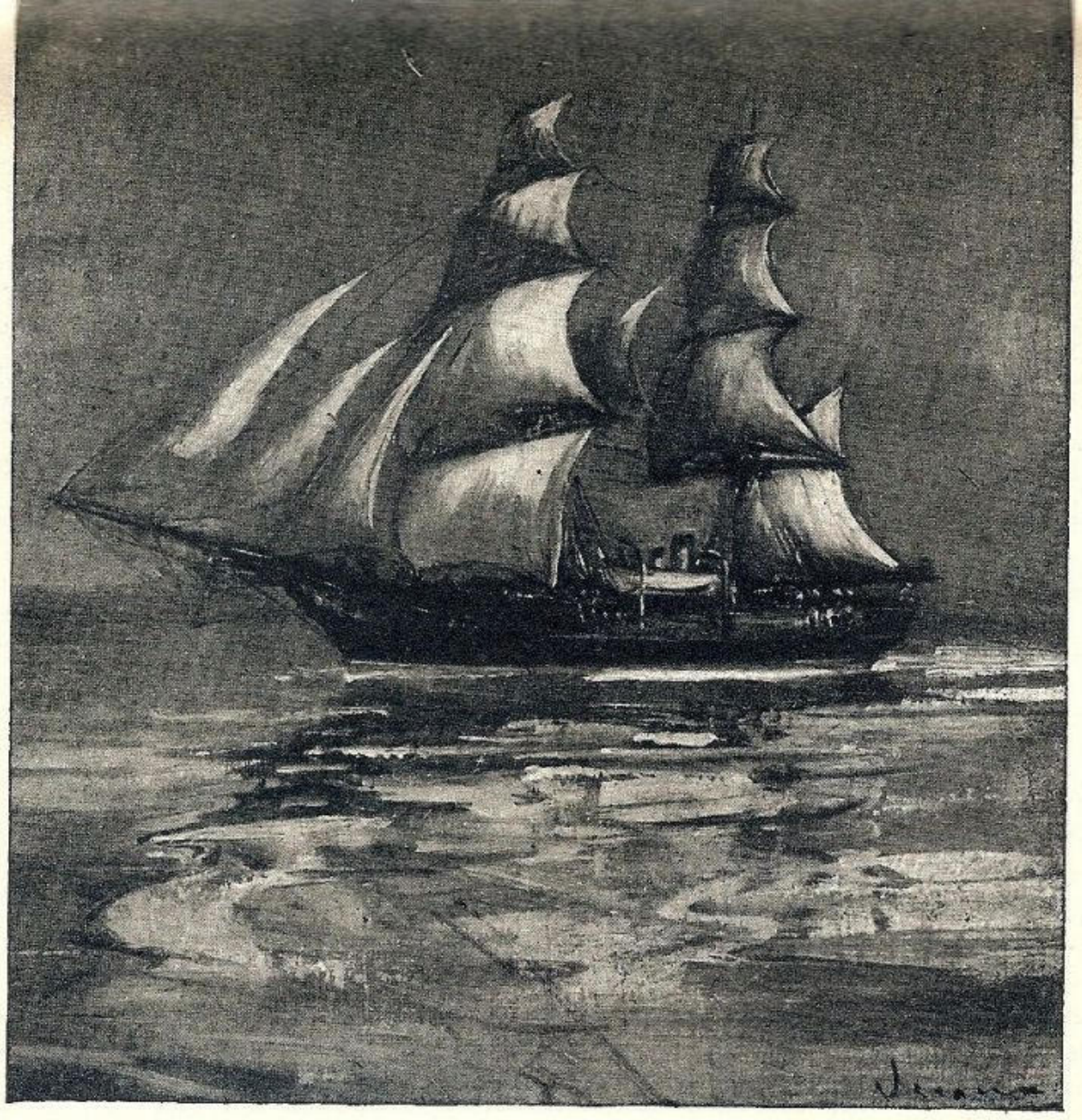
TRECUTUL MARINEI NOASTRE

Prolog spus de autor, Lt. Comandor Cristescu, cu ocazia unei serbări organizate de Liga Navală - secțiunea Constanța.



Canoniera Fulgerul

Am ordin să evoc în versuri, patetice și lapidare,
Trecutul scumpei noastre Arme din timpurile milenare....
Cum vreți să'ncep? Să'ncep cu Mircea, cu Alexandru sau Ștefan,
Și să evoc marina veche, mergând așa din an în an?
Ași face-o bucuros, v'asigur, căci multe ar mai fi de spus,
Iar suferința D-Voastră,..... n'ar egala pe-a lui Iisus...
Dar n'o fac totuși fiindcă'n minte mi-apare vie — acea satiră
Ce scris-a fost de Eminescu... nemuritoarea noastră liră.
Nu vreau să'ncep din vremea veche, să răscolesc deloc prin cronici,
Căci nu vreau azi ca Voevozii să mă privească toți ironici.
Un singur fapt îmi voiu permite ca să-l afirm azi cu tărie:
PE VREMEA LOR AVEAM MARINĂ, ȘI BINE ESTE SĂ SE ȘTIE...
CETATEA ALBĂ ȘI CHILIA — IAU DOUĂ NUME LA'NTÂMPLARE
SUNT MARTORE C'ATUNCI MARINA ERA'NTR'O STARE'NFLORITOARE,
STRĂINILOR SAU ALOR NOȘTRI — CE ZIC CĂ N'AVEM UN „TRECUT",
LE DAU UN SFAT, CE POATE FI-VA GĂSIT CAM CRUD SAU NEPLĂCUT:
II SFĂTUESC CA SĂ CITEASCĂ TRECUTUL NOSTRU SCRIS CU SÂNGE,
— TRECUT PE CARE CHIAR DUȘMANII CÂND L'AR CITI, Ș INCĂ-AR PLÂNGE—
ȘI VOR VEDEA ATUNCI CĂ'N VREMEA LUI MIRCEA, ZIS ȘI CEL BĂTRÂN,
AVEAM MARINĂ ȘI CĂ MIRCEA PE MARE SE NUMEA „STĂPÂN";
ȘI VOR VEDEA ATUNCI CĂ'N VREMEA LUI ȘTEFAN, ZIS CEL SFÂNT ȘI MARE,
S'AU DAT NENUMĂRATE LUPTE DE-ALUNGUL DUNĂRII ȘI'N MARE...
Și vor vedea.... dar până atuncia e mult mai bine să constat,
Că prins de vraja vechii vreme, angajamentu-mi l'am călcat.
Să'ntindem dar un văl de-uitare pe vremea veche, așa de tristă,
Din care eu socot o crimă să scoți prologuri de revistă...
Imi voiu începe evocarea cu timpuri mult apropiate
De care pot să-și amintească chiar fete azi nemăritate.
Aveam — nu-i mult de-atunci — o navă cât o mașină de tip „Ford".
Mergea pe oră cu trei mile și lua vre-o șapte inși la bord.
Pe-acest vapor numit „GÂNDACUL" — primul la noi cu „cai-vapori",
Își făceau stagiul de comandă și Căpitani și Comandori.
S'a complectat apoi Marina cu un vapor cuirasat.
(E necesar să știți că planul un Intendant l'a studiat).
Era grozav de lung: cinci metri și tot atâția ca lățime;
C'o săbiuță de marină, îl măsurai în înălțime.
Vă'nchipuiți cred frenezia și entuziasmul din Marină,
Când s'a aflat că Mastodontul este pe punctul ca să vină.
A fost petrecere grozavă, entuziasm și voe bună.
Și zice-se că marinarii au chefuit o'ntreagă lună.
Dar, cum știut prea bine este ,că-i greu să fie toate bune,
Vă'mpărtășesc și Dumneavoastră ce cronica de-atunci ne spune:
S'au alarmat Germanii, Turcii, ba chiar și Rusia-Țaristă,
Strigând cu toți că România e țară imperialistă;
C'avem un plan d'expansiune mai formidabil ca Englezii;
Că am intrat în alianță cu Japonezii și Chinezii;
Că suntem un popor nesincer, provocător, rapace, crud;
Că vrem să punem stăpânire pe Polul Nord și Polul Sud....
Și câte bazaconii d'astea n'a debitat atuncia presa,
Făcând să tremure Stambulul, Berlinul, Londra și Odessa....
S'au speriat atunci ai noștri și n'au mai comandat nici un.
In schimb, lui „FULGER", mastodontul, au cutezat să-i pue-un tun.
Vă rog nu râdeți, i-a pus unul, dar în schimb unul cumsecade:
Bătea la trei sute de metri, cu-un unghiu de patruzeci de grade.
Avea o țeavă cum e mâna și-abia, abia, îl luai în brațe;

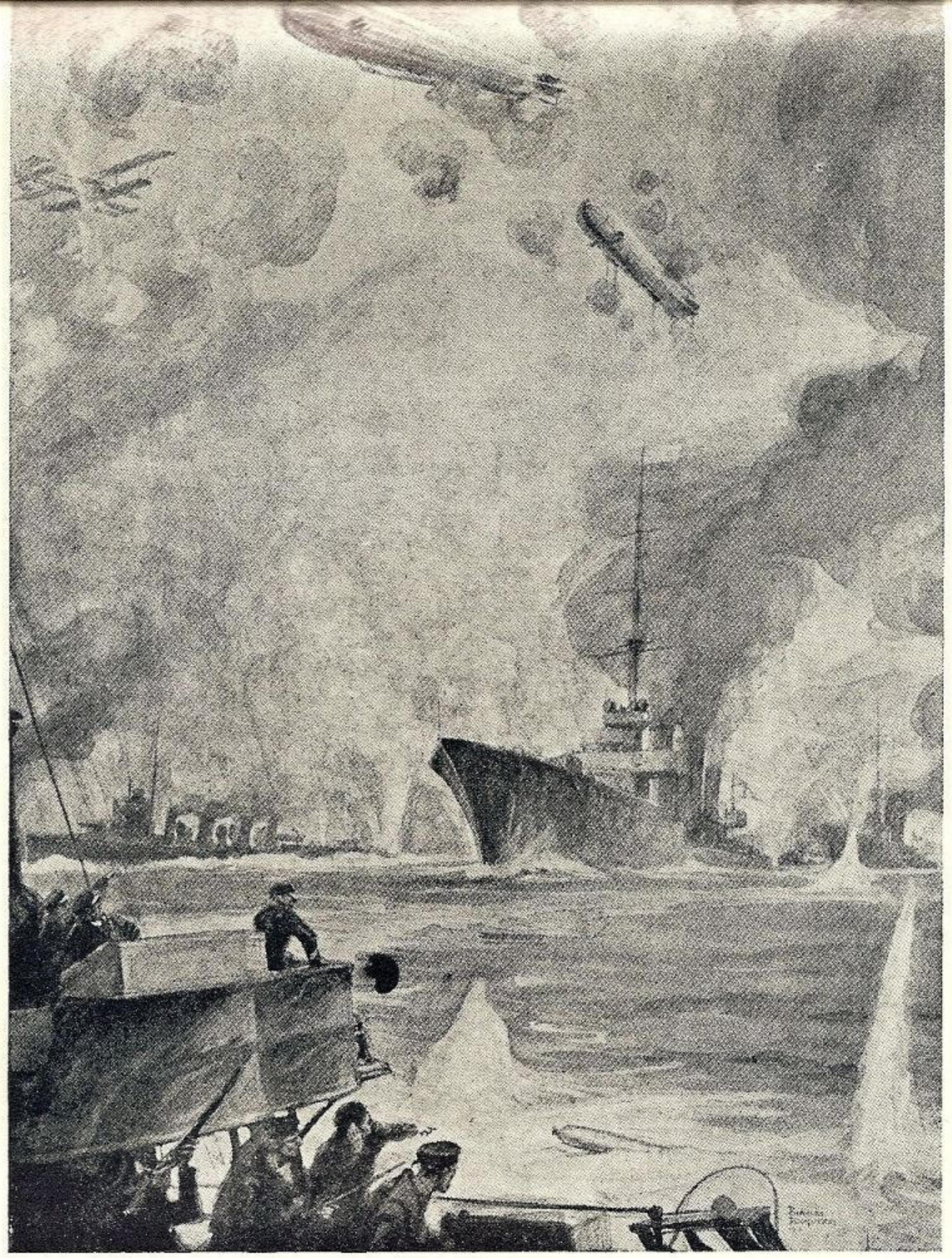


Mircea cu velele întinse

plutind pe mările albastre

Cu-un proectil, la o manevră, s'a nimicit un cârd de rațe.
Și nu era pe vremea-aceea nici tragere centralizată,
Iar tunul se încărca pe gură, iar nu ca azi pe la culată.
Dar astea sunt — cred eu — —detalii de technică puțin pedantă,
De-aceea'n cea mai mare grabă voiu părăsi această pantă. —
Intr'un târziu de tot, mai apoi, când Ministeru-a observat
Că s'au mai liniștit vecinii, s'a gândit iar la comandant.
Și-a comandat trei torpiloare de un tonaj fenomenal.
(Pe unul, comandant, se zice, a fost și Domnul Amiral).
Să le descriu nu am cuvinte, dar pentru cei prea curioși,
Ii sfătuesc ca să ia trenul și să coboare la Barboși.
D'-acolo 'ncet, încet, agale, sau la rigoare cu mașina,
Să se coboare până'n portul numit din timpuri vechi, Țiglina.
E-un cimitir de nave-acolo ce sunt, sau fi-vor reformate,
„Lasciate — cum ar spune Dante — ogni speranza voi che'ntrate!"
Și iar s'au alarmat vecinii și-au început să facă gură
Că România se'narmează pe mare fără de măsură,
Și iar s'au speriat ai noștri și n'au mai comandat nimic....
Că mă repet, îmi place a crede c'ați înțeles că nu eu stric.
Așa s'a desvoltat Marina, mergând — cum spun — din hop, în hop,
Când cu mașinile „'nainte", când cu mașinele la „stop".

Spre-a fi și-al meu prolog în notă cu filmul de-astăzi vorbitor,
In tot ce-am spus până acuma, m'am încercat să pun humor.
DAR ESTE, IN TRECUTUL NOSTRU, UN TIMP ATÂTA DE FRUMOS
INCÂT AR FI IMPIETATE CA SĂ-L EVOC NESERIOS.
E EPOCA CEA MAI FRUMOASĂ DIN TOT TRECUTUL ARMEI NOASTRE,
CÂND „MIRCEA" ȘI „ELISABETA" PLUTEAU PE MĂRILE ALBASTRE;
CÂND MAREA NEAGRĂ ȘI EGEE, MEDITERANA ȘI OCEANUL,
DE COMANDANȚII DE PE-ATUNCIA ERAU SCRUTATE CU OCHIANUL;
CÂND MARINARII-ACELOR TIMPURI STĂTEAU CU LUNILE IN MARE;
CÂND ACOSTAREA LOR IN PORTURI ERA FRUMOASĂ SĂRBĂTOARE;
CÂND NAVE DE RĂZBOI STRĂINE, INSPĂMÂNTATE DE FURTUNA,
S'ADĂPOSTEAU S'AȘTEPTE IN PORTURI CA MAREA IAR SĂ FIE BUNĂ
IAR „MIRCEA" ȘI „ELISABETA" — STÂRNIND ȘI STIMA ȘI MIRAREA —
SE'NCUMETAU PE ORICE VREME SĂ'NFRUNTE ȘI SĂ'NVINGĂ MAREA,
SLĂVITE FĂR'MITURI A VREMII, DINTR'UN ADÂNC DE CONȘTIINȚĂ,
V'ADUC CU PIETATE ASTĂZI PRINOSUL DE RECUNOȘTINȚĂ,
CĂCI DACĂ AZI MARINA NOASTRĂ INCEPE IAR O VIAȚA NOUA,
O ȘTIM NOI TOȚI, E DATORITĂ IN INTREGME NUMAI VOUĂ.
Prin voi a căpătat Marina atâta viață și-energie,
De n'a putut s'o mai dărîme în urmă nici o maladie...



Cam așa visează
adesea
ofițerul de marină

câte-o luptă
mai grozavă
ca cea dela Abukir.

Și-au fost atâtea și atâtea — pornite par'că din blestem —
Incât se miră ori și care că mai suntem unde suntem.

Marina de-azi e cunoscută ; deși — cum știți — ea nu e mare,
In orice caz se poate spune că e în plină desvoltare.
Că nu-i cum trebui, vă asigur că ofițerul de Marină
In treaba asta n'are bietul nici urmă barem de vre-o vină.
Imi amintesc, fără de voe, ce-am scris la Vâlcov într'o seară,
Când pacea noastră separată îndoliase'ntreaga țară :
Uitând că Dobrogea-i pierdută, că nu voiu mai vedea Constanța ;
Că ne-a rămas numai durerea, amestecată cu speranța ;
Uitând că locuesc cabina a unui simplu monitor,
Eu m'am văzut, ca'n vis, de-odată pe-un falnic contra-torpilor.

Vasul meu lua pe oră cam vre-o patruzeci de mile ;
Avea opt sau zece tunuri și opt tuburi lans-torpile;
Patru coșuri, două găbii, T. F. S., trei proectoare,
Șase bărci, în plus șalupă și.... colace de salvare,
Iar în pupa-i încrustase Șantierul din Chilia
Șapte litere de aur, un cuvânt doar' : „Vijelia".
Impreună cu alte nouă construite toate'n Franța,
Patrulau pe-o noapte neagră între Bosfor și Constanța.
Nu-i nimica mai fantastic, mai sublim și mai feeric,
Decât să desprinzi din noapte — ca pe-o pânză de'ntuneric —
Un întreg șirag de monștri, lunecând pe'ntinsul mării,
Destinați să poarte lauri, sau să fie dați pierzării.
E tablou ce-ți amintește întâmplările din basme,
Cu smei aprigi, feți-frumoși, cu balauri, cu fantasme....
Mai aveam o oră, două, să'nceteze patrularea,
Când, de-odată, se anunță că din Bosfor luau marea
Flota turcă, „Göeben", „Breslau". Toți cuprinși sunt de-un fior.

Comandantul escadrilei ne dă ordin tuturor :
„De escadra inamică cât mai mult v'apropiați
„Și cu riscul vieții voastre încercați s'o torpilați.
„Ca deviză să vă fie : sau izbânda sau mormântul !
„Laș e cel ce are alta !" E de necrezut avântul
Care-a fost în acea luptă. Cu mașinile „pe drum",
O pornim l'atac cu toții, înveliți în nori de fum.
Comandantul meu e sigur, își cunoaște echipajul.
E convins că nu-i lipsește nici știința, nici curajul.
Și, decât aceste două, poate fi mai bună armă ?
Primul vas din flota turcă dă semnalul de alarmă.
Zeci de suluri de lumină prind s'alunece pe cer.
Canonada'ngrozitoare ; e obstacolul de fier
Este ploaia de obuze, este tirul de baraj,
Ce transformă tot decorul întro pânză de miraj....
Cum am reușit să-l trecem, ce-a mai fost, nu mai țin minte...
Mi-amintesc numai atâta că, mergând tot înainte,
Prinși în conuri de lumină și'ncadrați de proectile,
Până n'am fost lângă „Goeben", n'am dat drumul la torpile.
Din întreaga flotă turcă, ce'ncerca să iasăn mare
Numai „Soliman" și „Breslau" au scăpat de scufundare.
După luptă, mai grozavă decât cea de l'Abukir,
Am pornit înspre Sulina, toți în „linie de șir".
„Vijelia" — avea în prova vasul-comandant, „Vârtejul"...
Iar în pupa, la distanță, venea restul, tot cortejul...
Căci din toată escadrila, care luase parte'n luptă,
Numai unul singur, „Vântul", avea prova puțin ruptă.
Iar în radă la Sulina, cât privești cu ochii zarea,
De-ale noastre bastimente era plină toată marea :
Zece mari cuirasate, douăzeci crucișătoare,
Pază-coastă, submarine și un stol de torpiloare....
Și în marele-pavoaz erau navele'mbrăcate,
Începând dela vedete și până la cuirasate.
Căci, prin radio, bătută de „Vârtej" în zorii zilei,
Toate luase cunoștință de izbânda escadrilei.

Cam așa visează-adesea ofițerul de Marină,
Ce, trudit de munca zilei, doarme dus în vre-o cabină,
Las'să doarmă, să viseze ; eu îi dau toată dreptatea,
Căci eu știu cât de amară îi va fi realitatea.
Blestema-va inc'odată pe Lotti, sau pe Farrère,
Când de el brutal va'ntinde vre-un biet timonier
Să-l anunțe că e ora să-și ia cartul în primire ;
Să-și dea seama inc'odată c'a fost vis și amăgire.
A crezut că la Marină el va părăsi pământul,
Se va înfrăți cu marea și cu vela și cu vântul ;
Că întocmai ca Ulysse va avea vre-o odisee,
Rătăcind prin regiunea vânturilor alizee ;
Și'n sfârșit, că la Marină, va vedea numai pe mare
Poezia ne'ntrecută a apusului de soare....
Il întreb acuma — bietul — unde este poezia ?
A găsit-o el vre-odată la Galați sau la Chilia ?
Unde-i marea să il cheme, cu cântarea ei divină.
A greșit, o vede bine și în sufletu-i îl doare,
Când sărmanul și-amintește că-s doar patru monitoare....

Ce-am spus sunt părți dintr'o satiră ce-am scris la Vâlcov intr'o seară,
Când pacea noastră separată îndoliase'ntreaga țară.
Vi le-am citat cu scopul ca să vedeți că am dreptate,
S'afirm că nu aveam vre-o vină, ci doar iluzii spulberate.
Și-acum, ertați-mi vă rog timpul ce-așa de crud vi-l'am răpit.
Dar vorba lui Coșbuc, „bătrânii, când îi pornești, sunt greu de-oprit",
Ce-am scris la Vâlcov astăzi cade, și-s fericit că țara-i plină
De-o lume'ntreagă ce-i convinsă că trebue s'avem Marină,
Mai mult ca ori și când eu astăzi îmi umplu cu iluzii sacul,
Și uit satira, uit pe „Fulger" și tot ce-am spus azi cu „Gândacul.
CÂND AZI CHIAR MAJESTATEA SA, A NOASTRĂ LIGĂ PATRONEAZĂ,
NĂDEJDEA'N SUFLETELE NOSTRE CU-ATÂT MAI MULT SE'NFIRIPEAZĂ ;
SUNTEM CONVINȘI CĂ SUB INALTA-I ȘI FERICITA-I OCROTIRE,
MARINA VA INTRA DE-ACUM IN MULT DORITA PROPĂȘIRE.

Marina Regală

Ostaşi romani la Dunăre (panou decorativ de căp. D. Stiubei).

Corabia frumoasă! Te du, te du, grăbeşte
Pe ţărmuri depărtate aleargă, povesteşte
Că lesne, aşa, nu moare un neam care-a trăit.

CEZAR BOLIAC
Cu prilejul lansării
corăbiei *„Mariţa"*

„Ţara care a fost dăruită cu ape navigabile şi eşire la mare, dar a nesocotit aceste daruri, se condamnă singură la sinucidere", — încheia d. Amiral Bălănescu o conferinţă ţinută la Liga Navală.

Povestea marinei noastre, va dovedi cum bătrânii noştri au înţeles acest lucru şi va arăta calea pe care trebue să urmăm noi, cei de azi.

Când bricul „Mircea" a fost vizitat la Varna de ţarul Bulgariei, comandantul a fost întrebat ?"

— „De unde vă recrutaţi marinarii ?"

— *„Dela Munte,* Majestate !" — a fost răspunsul.

S'ar deduce de aci că numai deşteptăciunea românului explică fenomenul ne mai auzit aiurea ca ciobani şi plugari dela munte sau şes să devină în trei ani marinari desăvârşiţi. Cele cev or urma însă vor arăta că simţul marinăresc e vechi în sângele românului.

Prima dovadă o găsim chiar pe coloana lui Traian. Dunărea şi Marea Neagră fusese păzită de vase cari aveau bazele în cetăţile *Tyras (Cetatea Albă)* şi *Aquilea* (Chilia).

Intre 1170—1270 Chilia era capitala Cumanilor, iar Cetatea Albă portul republicei Bârlădene.

Dela descălecarea lui DRAGOŞ VADĂ, m. Neagră deveni lac moldovenesc. La 1370 NECULAI, voevodul Transilvaniei atacă Severinul cu *bărci* şi *plute*. Iar MIRCEA CEL MARE se întitula *„Marele Voevod...* până la *Marea cea Mare"*. Sub ALEXANDRU CEL BUN (1401—1434) flota luase un aşa avânt în cât Chilia şi Cetatea Albă fură înzestrate cu şantiere de construcţii navale.

In secolul al XV-lea ŞTEFAN CEL MARE „prin desvăluirea ce dădu puterilor militare de uscat şi de *mare*, puse ţara în stare de a sprijini orice lovire fără greutate". Iar Mohamed II spunea : *„Până când românii stăpânesc Chilia şi Cetatea Albă — nu vom putea birui pe creştini"*. Bălcescu vorbind de căderea Cetăţii Albe (1848) zicea : „Se îngroapă viitorul maritim al Moldovei".

Intre 1504 şi 1620 marinarii moldoveni devin corsari şi piraţi, — marinărie care implică curaj şi iscusinţă. MIHAI VITEAZUL cu ajutorul *luntrelor* ia Vidinul, Rusciucul, Nicopoli. Scriitorul *Ciro Spontoni* admiră pe românii din acele timpuri fiindcă *„au priceput însemnătatea unei flotile pe Dunăre"*.

Intre 1620—1794 ţara e supusă unui bir al *şeicelor* (caicelor) şi pe Dunăre apar *şeicele domneşti*, un fel de navigaţie de stat, ca N. F. R.-ul de azi.

Anul 1834 poate fi socotit anul renaşterii marinei noastre. Sub domnia lui MIHAI STURZA şi din imboldul boerului NICOLAE ROŞCA CODREANU, apar pe Dunăre, Siret, Prut şi M. Neagră vase moldoveneşti.

La Galaţi staţionează un vas *brandbahtă* armat cu tunuri de 1210 m/m.

In Muntenia numele Principelui GEORGE BIBESCU e legat de reînvierea marinei. La Brăila se lansează corabia „Mariţa", botezată astfel în cinstea domniţei. La solemnitate *Cezar Boliac* spune :

„Mergi corabie, mergi de arată Europei culorile României; mergi a-i duce bogăţiile noastre şi a-i cere luminile sale; mergi de vizitează Italia, Francia, Ispania şi spune popoarelor lor că sunt încă Români dela Dunăre la Nistru dela Tibiscu la muntele Ernul!"

Odată cu unirea Principatelor se contopesc şi flotilele cu reşedinţa la *Ismail* sub comanda colonelului *Steriade*. Era înzestrată cu şalupe armate cu câte 4 tunuri de 120 m/m staţionare în diferite *„punturi"*.

„Prinţul Vogoridi" — devenit mai târziu *„România"* — fu cel dintâi vas românesc cu aburi. Generalul SAVEL MANU, ministru de război, arată cu acest prilej *„râvna ce simte poporul şi guvernul de a reintra în străvechiele puteri maritime, pentru care marina de război va deveni o şcoală spre a lumina pe fiii poporului*, a le arăta calea avuţiei şi civilizaţiei".

Ce înţelepţi erau bătrânii noştri ! Şi cum întrevedeau ei, fără cultura noastră de azi, dar cu un patriotism cald şi desinteresat ce însemnează o marină!

MIHAI KOGĂLINICEANU şi Generalul ADRIAN propun ca *flota şi armata să meargă pe acelaş picior de desvoltare*. Se pune în aplicare deci principiul că *marina militară să formeze marinari şi să-i îndrumeze spre marina comercială, pentru a româniza comerţul pe Dunăre şi Mare.*

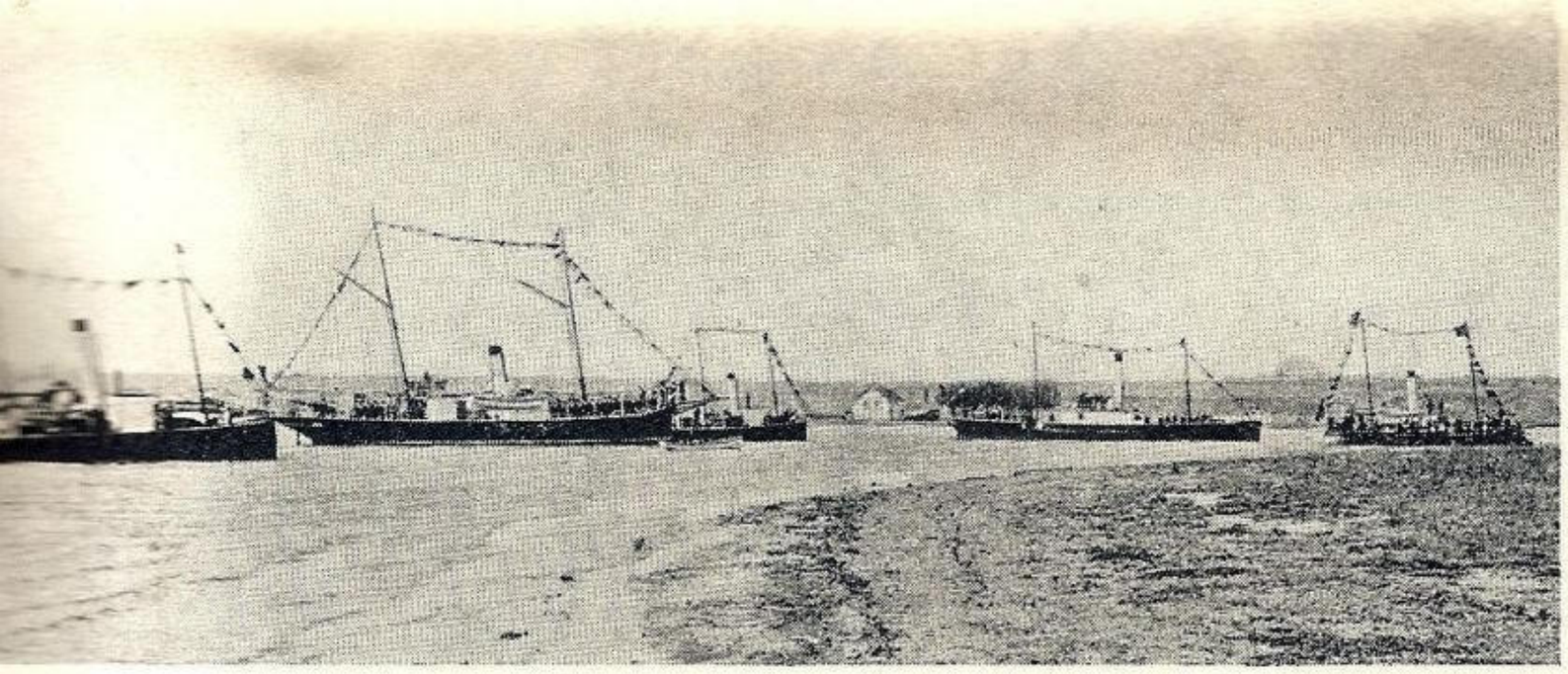
La 1867 marina se înzestrează cu vaporul *„Ştefan cel Mare"* — azi şlep.

La 1874 se comandă în Anglia şalupa torpiloare *„Rândunica"*, iar dela Toulon canoniera *„Fulgerul"* vine cu căpitan şi echipaj românesc. La Ceanac e oprită 5 zile spre a fi examinată, ruşii informând pe turci că *Fulgerul* e un... cuirasat. Aceştia însă îl clasifică *„zarzavat caic"* şi îi dau drumul spre ţară.

In războiul independenţii ofiţerii şi echipajele sunt debarcate spre a lua conducerea bateriilor dela Calafat, care bombardează Vidinul. Fotografiile şi istoria dovedesc acest lucru, deşi litografiile pun ofiţerii de uscat.

Vasele sunt luate de ruşi. *„Rândunica"* atacă şi scufundă un monitor turcesc la Măcin. Regretatul amiral *Koslinski* face un baraj de mine la Nedeia, iar colonelul *Maican* scufundă cu mortiere monitorul turcesc *„Podgoriţa"* la Chiftele. Marinarii pontonieri ajutaţi de şalupele *„Rândunica"* şi *„Bucur"* fac podul, transportă răniţi, etc.

Dela 1879 marina propăşeşte cu paşi gigantici. In 1880 se întemeiază Arsenalul Marinei la Galaţi. Şlepu-

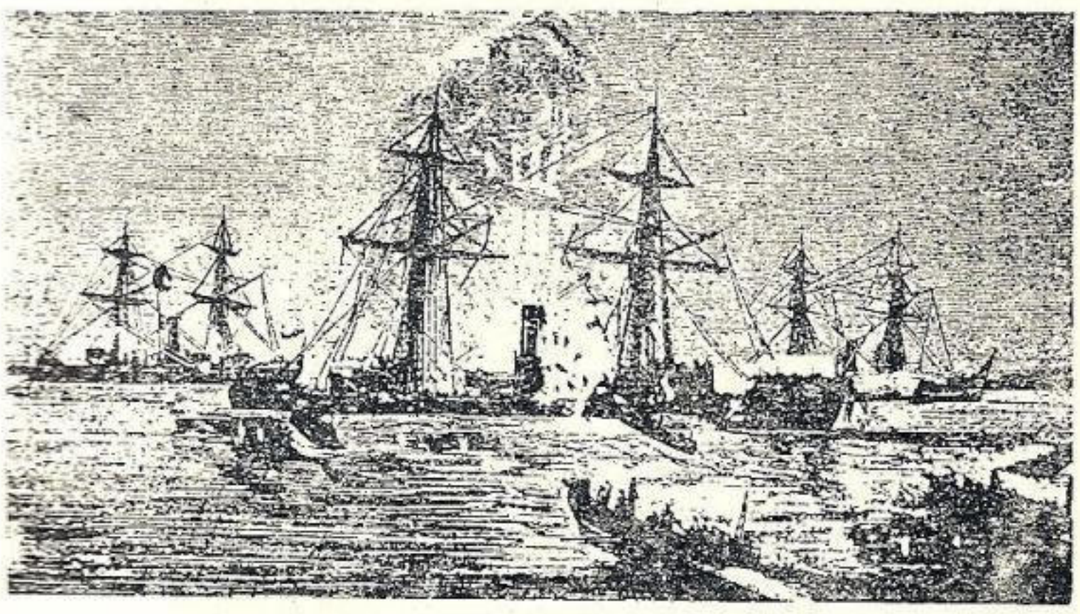


Divizia de Dunăre din 1900: Rahova, Griviţa, Smârdan, România şi Fulgerul

rile marinei încep transporturi de sare în Serbia, piaţă pierdută azi!

Austriacii vor să pună mâna pe poliţia Dunării, susţinând că noi nu avem vase cu care să o facem. Când comisia de anchetă trece de Porţile de Fer, la fiecare cot îi ese în cale câte una din şalupele *„Sentinela"*, *„Poteraşul"*, *„Grănicerul"*, aduse din Germania cu trenul de IOAN C. BRATIANU şi poliţia Dunării rămâne a noastră.

Sub conducerea generalului MAICAN, adevăratul întemeetor al marinei de azi, se alcătuesc trei legi fundamentale: *a cooperării marinei în operaţiile armatei, a exercitării poliţiei fluviale şi maritime şi a organizări serviciilor dependinte.*



Atacul şalupei „Rândunica" la Măcin (1877)

Plecând dela ideia că vasele se pot avea în 24 ore — cazul cu şalupele aduse cu trenul, — pe când personalul se formează mai greu, se hotărăşte construcţia de vase pentru formarea personalului şi vase pentru protecţia comerţului românesc şi apărarea coastelor, — precum şi înfiinţarea unei şcoli pentru copii şi alta pentru ofiţeri.

Şi astfel rând pe rând apar:

Torpiloarele *„Şoimul"* şi *„Vulturul"*.

Vasul şcoală *„Mircea"*, bric de lemn cu două catarge, pe care şi-au făcut ucenicia toţi marinarii noştrii.

Şalupele armate *„Rahova"*, *„Opanez"* şi *„Smârdan"*.

Vasul puitor de mine *„Alexandru cel Bun"*.

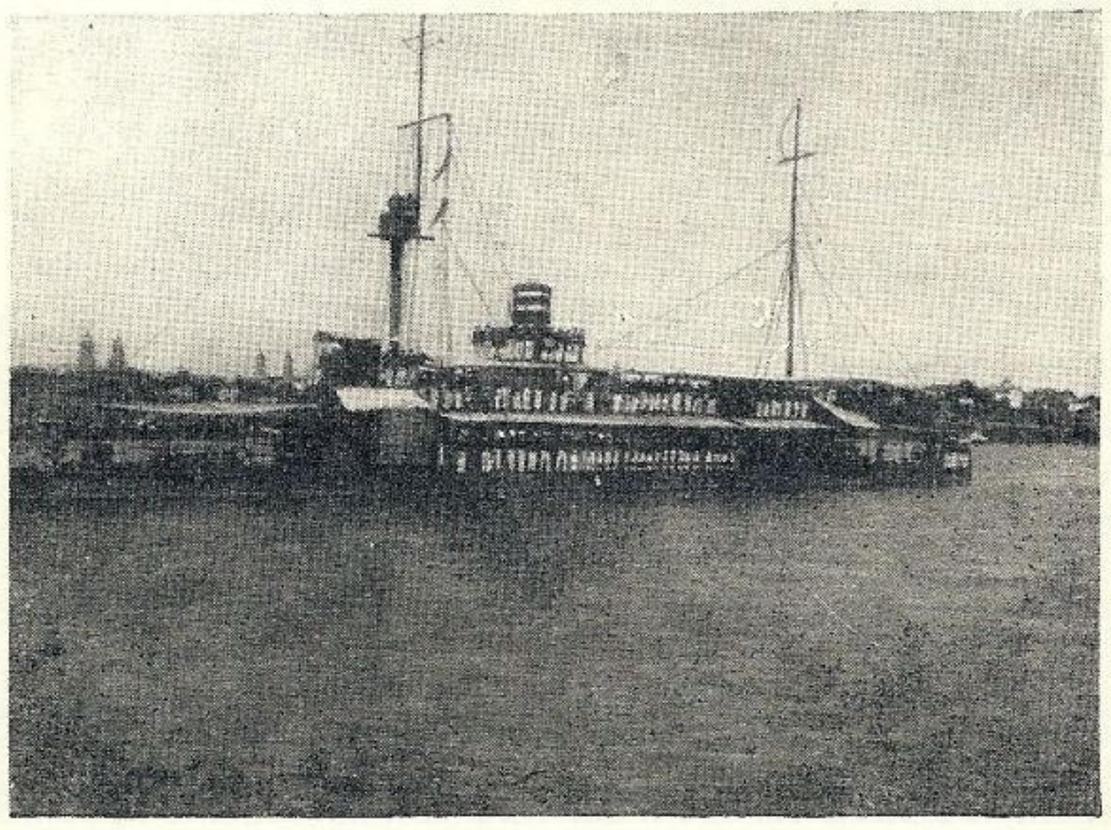
Crucişetorul *„Elisabeta"*, torpiloarele *„Sborul"*, *„Năuca"* şi *„Smeul"*, canonierele *„Bistriţa"*, *„Siret"* şi *„Olt"*, vedetele *„Vedea"*, *„Argeş"* şi *„Teleorman"* în 1882.

Cu căderea generalului Maican, se înmormântează şi executarea planurilor sale. Evenimente mari însă vin să deschidă din când în când ochii celor cari socoteau marina un lux! Călătoriile anuale ale crucişetorului *„Elisabeta"* şi bricul *„Mircea"* în Mediterană şi în Ocean, până în fundul Balticei, formează pe de o parte echipajele iar pe de alta fac cunoscută ţara noastră pe acolo pe unde nici nu se ştia de existenţa ei.

In 1892 şalupa noastră „Rahova", din ordinul regretatului amiral Bălescu opreşte cu tunul pasagerul rusesc „Olga", care nu voia să respecte măsurile luate în ţara noastră pentru carantină la Sulina.

Iar în 1905, tot *Bălescu*, executând ordinul M. S. Regelui Carol I „de a întrebuinţa *toate forţele de care dispune*, spre a împedica o debarcare forţată sau o atingere a drepturilor noastre", opreşte cu lovituri de tun pe torpilorul rus *Flag* de a intra în portul Constanţa, impunând astfel răsvrătitului cuirasat rus *„Potemkin"* să se predea autorităţilor noastre.

Mijloacele noastre... biata *„Elisabeta"*. Dar pe cuirasat lipsă de disciplină, la noi... disciplină şi curaj! Mulţi au socotit gestul nebunesc; sfârşitul a arătat că era cel



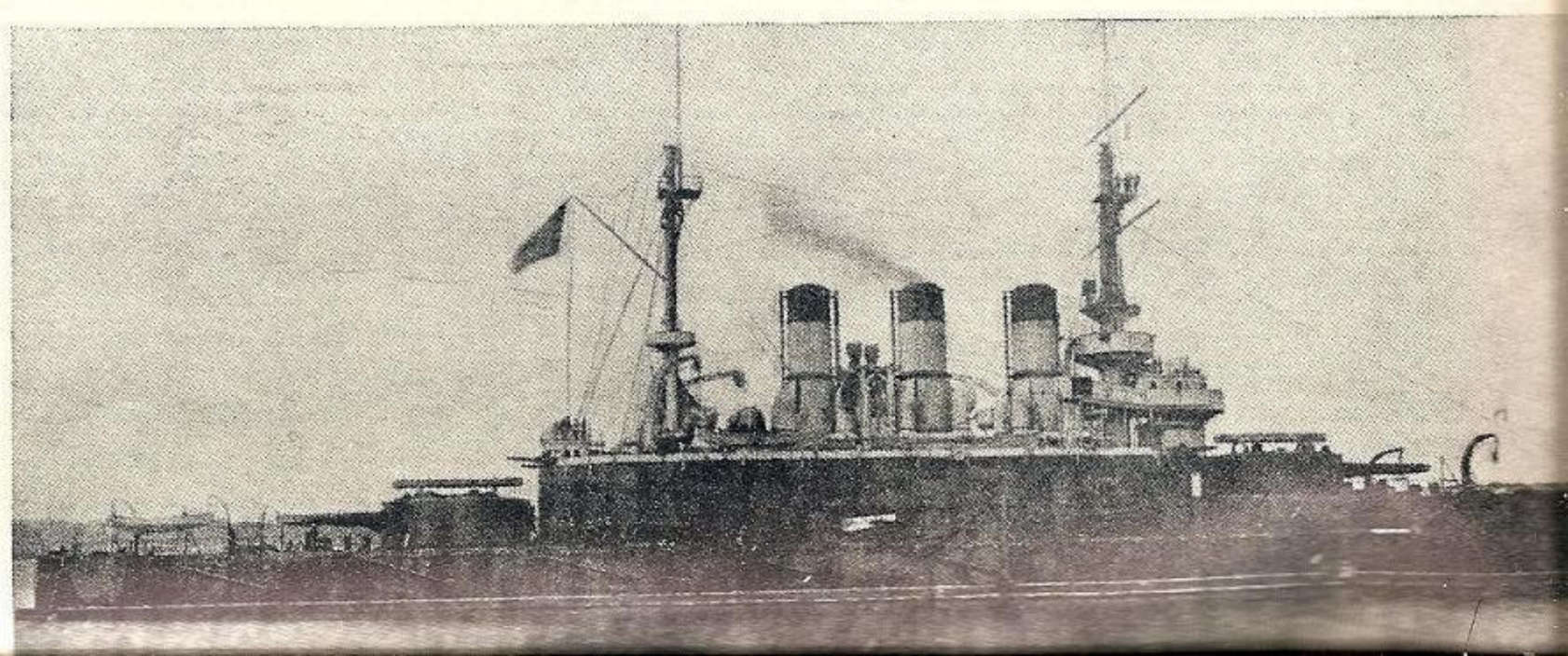
Unul din monitoarele noastre

impus de demnitatea naţională, cu orice risc!

Pregătirile ruşilor, dar mai ales ale bulgarilor, fac pe un alt regretat marinar, Comandorul DEMETRIADE să atragă atenţia cârmuitorilor să continue planului lui Maican de pregătirea cooperării cu armata de uscat. Şi astfel se lansează în 1906 monitoarele *„I. C. Brătianu"*, *„Lascar Catargiu"*, *„Lahovary"* şi *„M. Kogălniceanu"*, şi se aduc din Anglia 8 vedete.

Europa întreagă lucrează pentru marină tunuri, torpile, proectoare, mine, etc., îndeplinindu-se astfel programul pentru Dunăre. O moarte năpraznică răpune omul, lăsând planul pentru mare să zacă în cartoane!

Marina recunoscătoare dărueşte generalului MANU



Cuirasatul rus „Potemkin" cu pavilionromâu

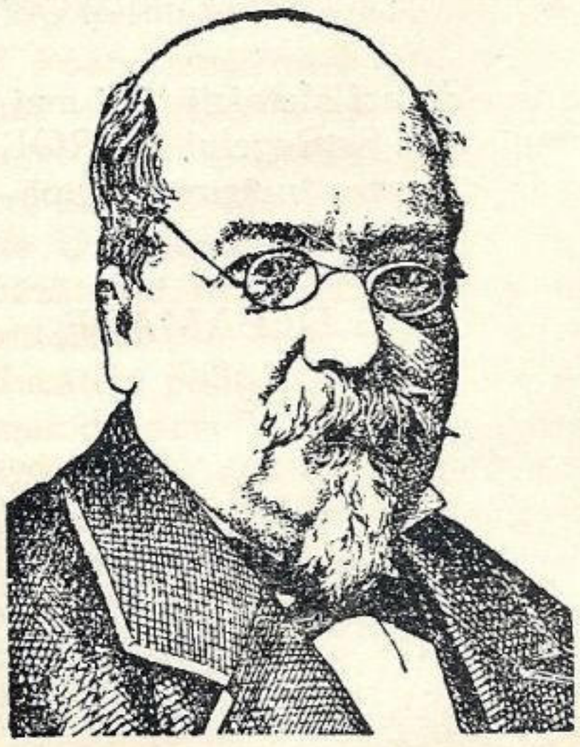
Comisia care a înmânat M.S. Regelui Carol I (1906) darul marinei: un far de bronz. Sus la mijloc Amiralul Em. Koslinski, comandantul Marinei, având în stânga pe comandorul Seb. Eustaţiu şi Graçoski, în dreapta Comandorii I. Coandă şi Al. Cătuneanu. In picioare dela stânga: Sub-Lt. R. Herter, Inginer Alexandreanu, Lt.-C-dor Demetriade, Căp. V. Scodrea, Of. mecanic Gheorghiu şi Lt. N. Antonescu.

ministru de război, o pană de aur, iar M. S. Regelui Carol I un far de bronz.

In campania din 1913 marina noastră susţine şi păzeşte podul pe care au trecut oştirile noastre pentru a doua oară Dunărea.

Războiul pentru întregirea neamului

Iar când războiul mondial începu, marina se trezeşte... schioapă! La Dunăre 4 monitoare, 8 vedete, vase port şi puitoare de mine, — la mare... nimic! Torpiloarele învechite *„Elisabeta"* hârbuită, *„Mircea"* fără valoare militară. Dunărea le e refugiul, tunurile crucişetorului sunt aşezate pe malul Olteniţei, iar la Turtucaia se concentrează toată flotila. Aci stă de veghe: prin prezenţa şi hotărârea ei împiedică încercarea flotilei austriace, — *9 monitoare, 6 contravedete,* — de a călca neutralitatea noastră şi a ataca pe ruşi prin sudul Basarabiei.



M. Kogălniceanu

Iar când ne sună şi nouă ceasul, la Dunăre războiul îl începe marina printr'un atac de torpile cu aceiaşi *„Rândunică"* dela 1877 care înspăimântă pe inamic şi-l face să intre într'un adăpost *„de mai înainte organizat"* (Berzina) la 200 km. departe de frontul de luptă, Turtucaia.

In Turtucaia inamicul nu a putut pătrunde pe la West, fiindcă aci marina, — vase la centru şi tunuri pe ambele maluri, — avea sectorul. Iar după cădere, marina a scăpat ce a mai putut fi scăpat.

In timpul retragerii marina a mers cot la cot cu armata, durând cu obuzele monitoarelor un zid între ea şi urmăritori.

La fixarea frontului între Cerna-Vodă şi Techirghiol, marina noastră sprijine flancul şi spatele la Dunăre, — iar cea rusească la Mare. Mai mult: tot marina noastră supăra cu dese incursiuni spatele inamicului, care îi hotăreşte nimicirea. Dar prin memorabila *trecere forţată dela Roşova,* în care *„Lahovary"* e rănit, ea scapă de ucigătorul baraj.

Frontul a ţinut, cât au ţinut şi marinele. Când cea rusească de la mare a dispărut, flancul a fost întors şi împins la nord de Constanţa. Mijlocul s'a resimţit şi el, — dar flancul dela Dunăre a ţinut, fiindcă marina noastră nu s'a deslipit de fraţii dela uscat.

Iar când retragerea a reînceput, marina îşi reia rolul de apărătoa-

(†) Căp. Dumitrescu

IN PLINĂ LUPTĂ ! (după un tablou de D. Stiubei)

re a flancului şi a spatelui, până la cotropirea Dobrogei.

Marina scapă din Brăila şi Galaţi flota comercială de Dunăre, încărcată cu bunătăţi. Iar pe braţul Chilia, unde a rămas cu toate ruşii o trimeteau la Sevastopol, prin prezenţa şi hotărârea ei de a lupta, împedică ori ce încercare de întoarcere a flancului şi spatele frontului de pe Siret, printr'o acţiune prin Sudul Basarabiei. In luptele cu bateriile dela Tulcea *„Kogălniceanu" e rănit.*

Tot ea a izgonit vasele ruseşti din Dunăre, care a rămas definitiv în mâinile noastre.

Povestea e lungă, tristă şi duioasă, o rezumarăm.

După războiu s'a văzut ce însemnează a improviza şi un program nou începe a se realiza. La mare fură cumpărate canonierele *„Comandor Stihi", „Căpitan Dumitrescu", „Locotenent Lepri"* şi *„Sublocotenent Ghiculescu"*, — după numele celor stinşi în războiu. Căci trebue ştiut, procentul cel mare de căzuţi pe câmpul de onoare îl deţine marina: marinarii noştri au murit atât la vase cât şi la artileria grea şi aviaţie.

Mai târziu sosesc distrugătoarele *„Mărăşti"* şi *Mărăşeşti"*, ~~crucişetoarele~~ *„Regele Ferdinand"* şi *„Regina Maria"* iar în ultimii ani nava bază *„Constanţa"* şi submarinul *„Delfinul"*.

Pe lângă aceasta la marina noastră s'au mai adăogat şi vase din marina austriacă: monitoarele *„Bănat", „Basarabia"* şi *„Bucovina"*, — iar la mare 3 torpiloare.

Să ne oprim! Cele mai de sus arată clar: nu trebue să lăsăm apele noastre pe alte mâini, nu trebue să neglijăm marina.

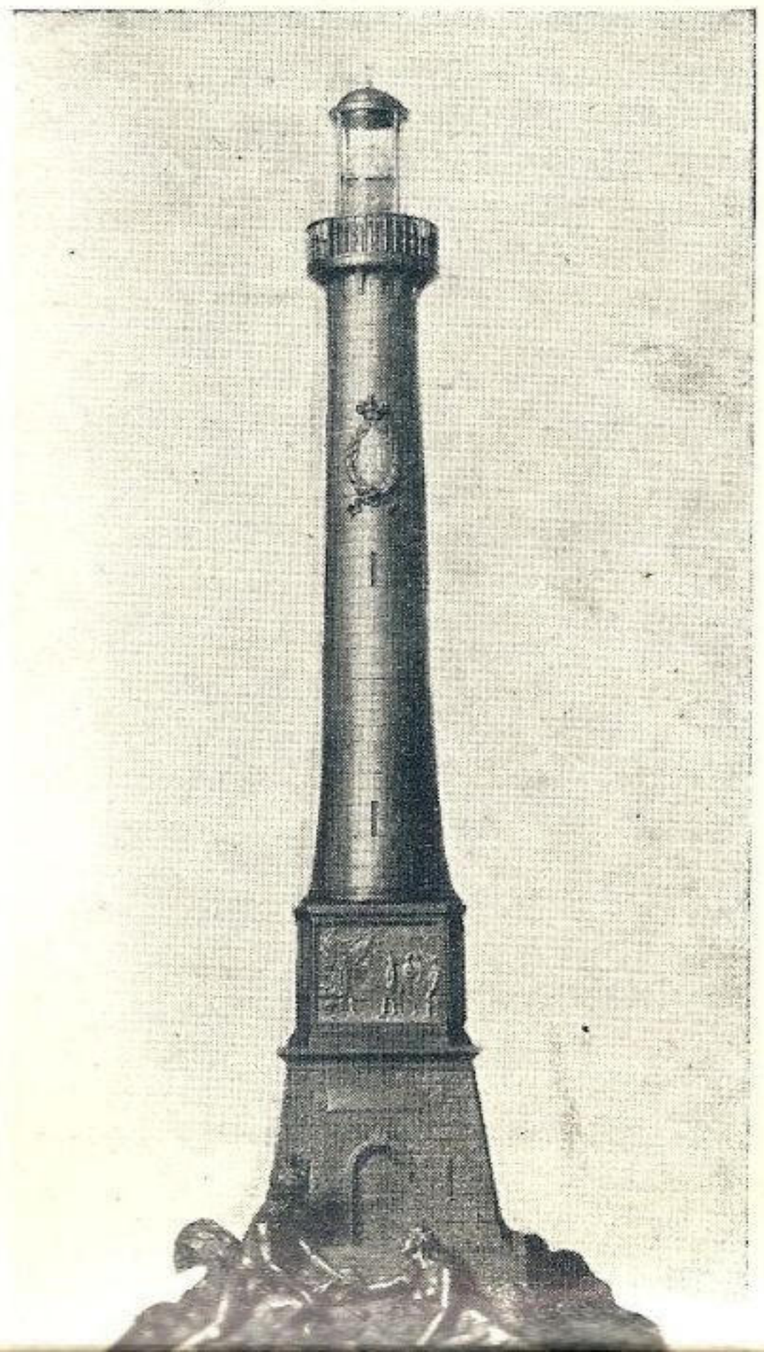
Azi când pe tronul României întregite stă fostul inspector general al marinei, — nu trebue să uităm numele celor cari şi-au dat seama de rolul marinei la noi: *Enache Văcărescu, Principii Mihai Gr. Sturza* şi *George Bibescu, Nicolae Roşca Codreanul, Mihai Kogălniceanu, general Maican, comandorul Demetriade,* — dar mai ales pe înaintaşii Săi, — CAROL I şi FERDINAND I.

Şi nici de foştii comandanţi ai marinei :

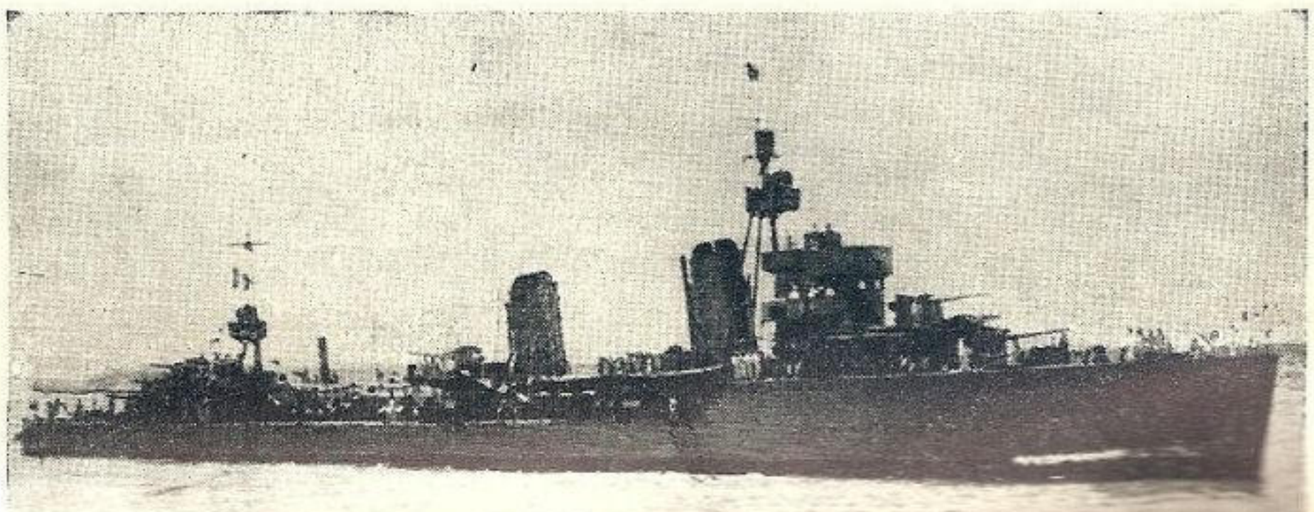
Colonel *N. Steriade (1860) ;* Locot. Colonel *C. Petrescu* (1864) ; Maior *G. Murguletz* (1866) ; Maior *C. Barbieri* (1867) ; General *N. D. Maican* (1874) ; C.-Amiral *I. Murgescu* (1888) ; C.-Amiral *E. Koslinski* (1901) ; C.-Amiral *Seb. Eustaţiu* (1909) ; C.-Amiral *C. Niculescu Rizea* (1920) ; Vice-Amiral *V. Scodrea* (1925).

Pildă vie să fie cârmuitorilor de azi sfetnicii ţării mai sus pomeniţi, ca şi sub domnia M. S. Regelui CAROL II marina noastră să folosească pentru întărirea şi apărarea Patriei!

MOŞ DELAMARE.



Farul de bronz dăruit M. S. Regelui Carol I



Distrugătorul „Regele Ferdinand"

Generalul (C. Amiral)
Neculai Demetrescu Maican
Comandantul Flotilei (1874-1888)

Homo homini lupus

In istoria lumei găsim adesea exemple tragice, ca oameni înzestraţi de Dumnezeu cu calităţile cele mai nobile, puse în serviciul omenirei, patriei sau societăţii, să fie huliţi, atacaţi în chipurile cele mai josnice, de contemporanii lor invidioşi, — oameni plini de răutate înverşunându-se până ce-şi ating ambiţia deşartă: distrugerea omului de bine care li se pare că stă în calea lor, sau îi eclipsează...

Un caz tipic de acest fel este al celui dintâi general de marină (C. Amiral) *D. Demetrescu Maican* creatorul flotilei Române.

Epoca dinainte şi după războiul Independenţei 1877-78 se caracterizează prin adânci prefaceri politice şi sociale.

Inainte de 1877 eram sub suveranitatea Turciei, aflată în antagonism cu Austria şi Rusia cari urmăreau acelaş scop pentru fiecare în parte: Stăpânirea Dunării şi a gurilor ei.

Ţară nouă în care totul era de făcut, spre a ne adapta progresului: Bugete reduse provenite numai din agricultură; o biată industrie primitivă, căile ferate de abia date în concesie unui grup german pentru 30 de ani; funcţionari lipsiţi de cultură şi de experienţă; lupte şi patimi pilitice de o violenţă nemai cunoscută; generali luptând eroic cu tot felul de greutăţi, — mai ales băneşti pentru organizarea şi înzestrarea armatei cu armament şi mai vârtos cu fortificaţii extrem de costisitoare (Bucureşti, linia Focşani-Nămoloasa-Galaţi); comerţul României acaparat de streini, iar ticolorul nostru fluturând abia pe un mic şi vechiu avizou *(România)* câteva şalupe şi bărci militare, asistând neputincios cum curge aurul pe Dunăre, îngrămădindu-se în pungile streinilor cari foloseau, dar nu întreţineau nici cursul, apei nici porturile Dunării, cele mai primitive porturi din lume...

Iată în ce realitate puţin prielnică i-a fost hărăzit să apară şi să lucreze N. D. Maican şi totuşi văzând opera lui înfăptuită, se pune întrebarea :

Ce taină a scos din adâncuri misterioase pe acest om fenomenal, ca în acea atmosferă de neştiinţă a importanţei vieţii bogate pe apă să se avânte cu tot focul în meseria de marinar, încumetându-se a creia o marină cu oameni dela plug şi plutaşi dela munte, într'o ţară fără tradiţie şi fără doctrină marinărească?

Poate moştenit-à prin atavism ceva din însuşirile şi mai ales tenacitatea vechilor marinari dela Chilia, Cetatea Albă şi Durostor ai lui *Ştefan cel Mare* şi *Mircea cel Bătrân*, sau Providenţa acestei ţări binecuvântată de Dumnezeu ne-a trimis omul, dotat cu o minte clar văzătoare, descifrând ca nimeni alt marinar, tainele viitorului, să demonstreze şi să convingă pe marii conducători politici ai vremii şi a generalilor absorbiţi numai de nevoile armatei de uscat, să arate necesitatea apărării pe apă şi coastele mării, amenajarea porturilor noi pentru înlesnirea comerţului sub pavilion român, în fine nevoia imperioasă de a se creia o marină puternică spre a fi stăpâni la Dunăre şi la Mare.

In dureroasa sa apărare din 1892 intitulată „Petiţie către M. S. Regele" Generalul N. D. Maican scria:

„Când m'am întors dela studii din străinătate, flotila „avea un singur bastiment care nu mergea şi un efectiv

Generalul N. Demetrescu Maican, întemeetorul marinei de azi.

„de 200 oameni. Când la 1888 am părăsit Corpul, flotila „avea o şcoală pentru formarea cadrelor şi cari permitea „chiar formarea de ofiţeri. Flotila avea 80 de ofiţeri. „60 mecanici şi piloţi dintre cari mulţi formaţi, instruiţi „în corp; un efectiv de 1500 oameni instruiţi în diferite „specialităţi, de: gabieri, timonieri, tunari, torpilori, în„călzitori etc.; flotila avea un arsenal pentru toate repa„raţiunile necesare vaselor, pentru ca reparaţiile să nu „să se mai facă în străinătate ca în trecut; flotila avea „un port de adăpost, 18 bastimente şi 17 şlepuri dintre „care multe construite în arsenal ; flotila avea o lege de „organizare şi regulamente corespunzătoare care per„miteau o bună funcţionare a serviciului!!"

Se vede în câteva rânduri, expusă o activitate nemai pomenită. Rămâi în admiraţie cum a fost posibil ca un om să fi parvenit a hotărâ pe puternicii zilei să dea credite enorme pentru vremea aceea, — ca să înfiinţeze în câţiva ani din nimic, o flotilă de poliţie şi de comerţ pe Dunăre (flotila militară transporta sare, tutun, etc în Serbia şi aducea aramă, lemne etc.). A înfiinţat portul militar dela Ţiglina, prevăzut cu cazărmile pentru mai mult de 50 ani mai târziu, arsenalul, şcoalele de marină, porturile cu navele de servitudine şi a începe cu toată vigoarea programul naval maritim prin formarea marinarilor pe nava şcoală „Mircea" şi comandând în Anglia cel mai rapid crucişător din lume!

Războiul Independenţei din 1877-78 ne-a costat mulţi bani; pregătirea lui absorbea toate fondurile; se suprima orice cheltuială de unde se putea. La un moment dat flotila a fost ca şi desfiinţată. Si chiar alte motive

Ofiţerii şi trupa au fost vărsaţi la armata de uscat, iar vasele au fost date în folosinţă aliaţilor noştri ruşi. Maiorul N. D. Maican se afla în disponibilitate de serviciu (10 XII. 1874—1876).

Rechemat în activitate de serviciu la Marele Stat Major, se constată de odată cum s'a schimbat faţa lucrurilor. Ofiţerii răzleţiţi în toată ţara sunt întrebuinţaţi ca comandanţi la bateriile dela Calafat sub direcţia maiorului N. D. Maican — baterii cari au bombardat şi dat foc cetăţii Vidinului; de asemenea o baterie comandată de maiorul N. D. Maican, în noaptea de 6-7

Noembrie 1877 după 77 lovituri a scufundat la ostrovul „Chiftelile" monitorul Turcesc „PODGORIȚA", un remorcher și 2 șlepuri.

In fine orașului Calafat i-i revine cinstea de a fi leagănul reconstituirei flotilei de Dunăre, după terminarea războiului 1877-78.

Cu prestigiul căpătat în război, cu o putere de muncă grozavă, Locot. Colonel N. D. Maican profită de antrenamentul ofițerilor și a trupei, desfășurând cea mai fecundă activitate pe lângă oamenii de stat ai țării, căpătând bani pentru organizarea flotei după cum urmează:

La 25 August 1880 sosește cu canoniera *„Grivița"* din Austria și face cea dintâi călătorie la „Insula Șerpilor" cu primul Ministru I. C. Brătianu.

La 31 Ianuarie 1880, se inaugurează școala copiilor de marină din Galați.

La 1 Aprilie 1881 arsenalul flotilei trece dela Ministerul de Război sub controlul Comandamentului Flotilei (director Maior Drăghicescu Mihai).

Comisiunea trimisă în Anglia pentru studiul construcțiunilor navale cele mai nimerite pentru țara noastră, se fixează asupra tipului de navă școală „BRICUL MIRCEA".

In August 1882 bricul *„Mircea"* sosit la Galați face cea dintâi călătorie la Constanța sub comanda Colonelului N. D. Maican, se întoarce la Galați spre a-l prezenta Regelui Carol I.

Urmează șalupele de poliție și de remorcă a șlepurilor de comerț al Regiei Monopolului Statului *„Rahova"*, *„Smârdan"* și *„Oituz"*, apoi torpiloarele *„Șoimul"* și *„Vulturul"*; șalupele de cursă *„Rândunica"* *„Santinela"*, *„Panduru"*, *„Poteraşul"*, *„Veghetoru"*, *„Grănicerul"* și *„Gândacul"*.

Pentru formarea torpilorilor, navele *„Alexandru cel Bun"* și *„Lebăda"*.

La 25 Aprilie 1884 se pune piatră fundamentală a portului militar dela Țiglina, a cazărmilor echipagelor și depozitului de muniții și torpile.

Multe și laborioase interveniri a făcut colonelul N. D. Maican, pentru a ocoli tot felul de greutăți până a obținut dela stat, comuna Galați și diferiți presupuși proprietari, lotul de 20 hectare din moșia Țiglina pe care s'au făcut instalațiunile de mai sus.

In 1886 sosesc și șalupele torpiloare de râuri navigabile: *„Vedea"*, *„Argeșul"*, *„Teleorman"* și vaporașul de inspecție *„Prutul"*.

Urmează cea mai grea lucrare care cerea cunoștințe speciale:

Legea de Organizare a Serviciilor de Poliție pe Dunăre, a Căpităniilor de Porturi, Regulamente, Tribunale Maritime etc., în scop de a se dirija formarea personalului pe bastimente de război, pentru cooperarea operațiunilor de apărare a armatei de uscat, apărarea coastelor, precum și personalul necesar vaselor de poliție destinate a proteja comerțul român pe Dunăre și râurile navigabile.

In fine la 1887 se comandă în Anglia crucișătorul „ELISABETA", canonierele *„Oltul"*, *„Siretul"* și *„Bistrița"*; în Franța torpiloarele de mare *„Sborul"* *„Zmeul"* și *„Năluca"*; artileria din marină în Germania la soc. „Krup" și 20 torpile „Whitehead" în Austria. Așa dar pleiada de ofițeri, după războiul Independenței 1878-79 în frunte cu comandantul lor colonelul N. D. Maican sunt acei cari au format acel spirit sublim pomenit acum atât de des cu evlavie: *„Spiritul Mircea"*.

Spre a-l descoperi și a-l forma iată un pasaj al animatorului acelor vremuri:

„Pentru a ajunge la rezultatele de mai sus, pentru a „putea forma din recruții luați dela plug, cari nu mai „văzuse marea, oameni deprinși a manevra torpile pe „mare; pentru a putea forma din ofițerii eșiți din școala „din infanterie și cavalerie, ofițeri capabili de a conduce „bastimentele de mare, trebuia o muncă continuă și „fără preget, trebuia ca în afară de 10 ore cât toți ofi- „țerii din flotilă stăteau la serviciu în fiecare zi, să mai „consacre multe ore de lucru".

Anul 1877, — Mica flotilă a luat înfățișarea marinei militare de mâine. Generalul N. D. Maican, general tânăr de 45 ani, din culmea gloriei a căzut trăsnit de răutatea omenească în mijlocul acelei activități febrile: Judecat, condamnat, grațiat și repus în drepturile de pensionare s'a stins de durere, ignorat de toată lumea la 28 Martie 1902.

Prohodit în biserica „Sf. Nicolae" vechi din Galați, urmat de ofițerii din marină până la cimitirul „Eternitatea" odihnește și astăzi discret, într'un cavou al unor prieteni.

Nimeni din acea epocă nu a avut viziunea lui de profet, nici credința aprinsă de apostol, spre a tinde la înfăptuirea viitorului de aur al marinei de mâine, arătând calea de urmat de alungul generațiilor ce vor să vină...

Flota a perdut pe întemeetorul ei, având consecințe imediate că :

„20 de ani ofițerii de marină cu un stoicism fără pereche au răbdat reflecțiunile maliționse ce se făcea contra acestei arme;

„20 de ani au muncit fără oboseală spre a dovedi eroarea și rătăcirea în cari căzuse spiritele slabe. Această rătăcire ajunse atât de mare încât unii merseră până a contesta marinei dreptul de a concura la apărarea țării, judecând-o ca nefolositoare"... până ce a răsărit o altă stea plină de cele mai promițătoare speranțe pe firmamentul marinei: *Lt. Comandorul Demetriade Petre,* vai și aceasta de prea scurtă durată.

S'a scurs 50 de ani de când patimile dușmanilor generalului N. D. Maican și glasurile lor înveninate de invidie au amuțit.

De ce ne depărtăm judecata constată: că nimic nu poate micșora din strălucirea omului de bine, nici comoara morală neprețuită moștenită de șirurile generațiilor ce au beneficiat de opera lui. Toată lumea marinărească, în deosebi, trebue să recunoască că generalul N. D. Maican a luptat cu o energie clocotitoare contra invidiei și obscurantismului vremei în ale marinăriei, reușind a o ridica la rangul de dogmă în apărarea națională și a comerțului român pe apă;

Prin creiarea flotilei de poliție pe Dunăre, prin amenajarea porturilor, prin întreținerea cursului Dunării de către România s'a împedecat pe vecie pofta Austriei de a pune stăpânire pe Dunăre;

S'a pus bazele spiritului „Mircea" după care marina modernă s'a manifestat atât de strălucit în campaniile din 1913, 1916 și 1917;

Generalul N. D. Maican este prin urmare un ctitor al marinei pe cari găsesc nimerit să-l comemorăm cu pietate în biserica „Sf. Nicolae" vechi, printr'un parastas de veșnică pomenire și apoi a merge în procesiune la locul său de odihnă din cimitirul „Eternitatea" din Galați.

Această manifestație de slăvire și de recunoștință a omului de bine ar putea avea loc într'o frumoasă zi de primăvară a anului acesta, (de Paști) fiind tot odată un fericit prilej de întâlnire a șirului de marinari din zilele noastre, cu venerabilii marinari dela 1887 cari mai sunt în viață [1])

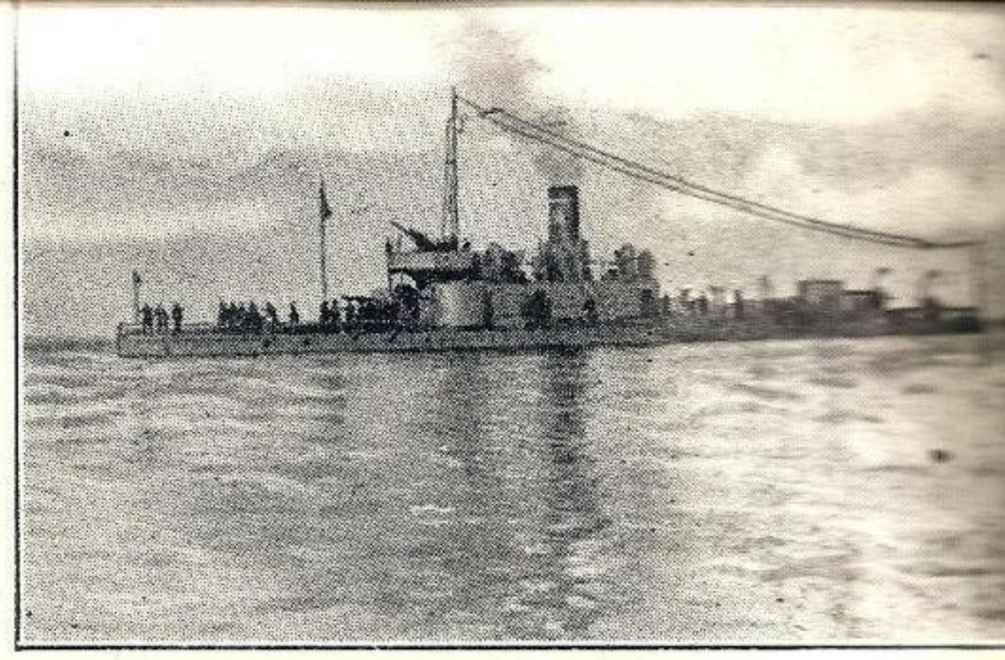
Lt. Comandor Mec. Vieru
din Rezervă

---

[1]) Ideia aceasta a fost deja desbătută în comitetul Ligii Navale și va avea loc în frumoasa lună Mai, spre a se comemora și cei 60 de ani dela scufundarea monitorului turc „Lufti Gelil" la Măcin de șalupa Rândunica.

Răsplata Marinei

Decorarea Diviziei de Dunăre și a Bricului Mircea.



Unul din monitoarele noastre.

Intr'un articol publicat în anul 1930, cu prilejul decorării aviației pentru bravura dovedită în timpul războiului de întregire a neamului, spuneam între altele:

„Acest act de dreptate este așteptat și pentru marină. Dacă noi, comandanții de monitoare și vedete, am părăsit unitățile la încheerea ostilităților răsplătiți cu avansări și decorații românești și străine, drept este ca și la pavilioanele unităților să se anine o distincție, ca viu să fie în ochii urmașilor noștri trecutul glorios al vaselor pe care servesc".

Dreptatea s'a făcut ! **Marina militară întreagă** a fost răsplătită prin decorarea monitoarelor **„I. C. Brătianu"** și **„M. Kogălniceanu",** cari purtau pavilionul comandantului de diviziune, precum și vedeta **„Maior Niculae Grigore Ioan".**

Pentru care fapte ? Decretul, în stil lapidar, spune :

„Pentru bravura și disprețul de moarte de care au dat dovadă ofițerii și trupa în timpul luptelor din 1916, dealungul Dunării, precum și în luptele de artilerie din **fața Tulcei, unde au împiedicat inamicul să ocupe Delta Dunării.**

S'au distins deasemenea în luptele contra bolșevicilor ruși din 1918, dela Vâlcov, silindu-i să părăsească Dunărea".

S'a împlinit astfel rugăciunea ridicată către Domnul în noaptea Invierii pe puntea Monitorului „M. Kogălniceanu" pe care-l comandam :

DOAMNE A TOT PUTERNICE

Cu frunțile plecate spre puntea de fier a monitorului nostru, fierbinte te rugăm :

Precum te-ai îndurat la ruga lui Avram să nu pierzi Sodoma și Gomora dacă se vor găsi zece drepți în ele, ca să nu piară și cei drepți pentru cei nedrepți, îndură-te și de Țara noastră. Păcătoși am fost, calea strâmbătății am umblat-o, răutatea din noi credința în Tine am slăbit-o, dragostea de aproapele am uitat-o, drumul bisericei l'am părăsit. Nu îndrăsnim să ridicăm fața către Tine în vremile de restriște ce trecem, pedeapsa mâniei Tale pentru stricăciunea noastră.

Strămoșii și părinții noștri prin vitejia și marea lor credință au ținut veacuri întregi piept, păgânilor și au apărat sfânta Cruce; ajutați de Tine au biruit păgânul și s'au scuturat de jugul lui, lăsându-ne nouă moștenire o țară neatârnată și bogată, și un vis: unirea tuturor românilor.

Necredința noastră trecută ne-a făcut nevrednici de moștenirea lor și astăzi turcul cel păgân, bulgarul cel hain și ungurul cel trufaș ne-a cotropit țara, ne pângăresc bisericele. Grea este încercarea, — dar mare e și mila Ta. Tu care nu vrei moartea păcătosului ci îndreptatea lui, îndură-Te și de noi.

Ziua aceasta mare, când toți creștinii serbează Invierea Domnului nostru Isus Christos, Cel ce a „Biruit puterea morței și a sfărâmat încuetorile Iadului" pătimind pentru noi, fă să fie și Invierea neamului nostru. Ai sub sfânta Ta pază pe cei lăsați la vetrele noastre, ca noi să ne jertfim viața pentru scumpa noastră țară ;

Fă ca moartea noastră să fie cu folos, cum a fost și a strămoșilor noștri ;

Iar de nu ai hotărît să murim, — în mâna Ta stau toate, și viața și moartea, — ajută-ne să răpunem pe dușman, să ne întoarcem cât mai curând într'o Românie Mare, a tuturor Românilor, spre lauda și proslăvirea Ta, semnul ertării noastre. Incununată de glorie viteaza și mult încercata noastră armată ; dă-ne putința și nouă, umilul echipaj al acestui monitor, să vedem aninată la pavilionul nostru Crucea lui Mihai Viteazul.

Fie numele Tău bine-cuvântat, de acum și până în veac.

Comandor A. NEGULESCU

Decorarea s'a făcut la Cernavoda, de către M. S. Regele, de față fiind M. S. Marele Voevod Mihai, A. S. R. Principele Nicolae, întreg guvernul și foștii comandanți ai unităților din vremea războiului.

Cu acest prilej d. Amiral M. Gavrilescu, Comandantul Diviziei de Dunăre a rostit următoarea cuvântare :

MAIESTATE !

Evenimentul zilei de astăzi, în care Maiestatea Voastră a binevoit a distinge și onora acțiunile pline de curaj și patriotism a navelor Diviziei de Dunăre din timpul războiului întregirei neamului, prin decorarea monitoarelor „Brătianu" și „Kogălniceanu" și a vedetei „Nicolae Grigore Ion";

Fastul în care acest eveniment se sărbătorește, și prezența Maiestății Voastre în mijlocul nostru în această fericită zi, ne umple inimele și sufletele de bucurie, de mândrie.

M. S. Regele Carol II, Marele Voevod Mihai și A. S. R. Principele Nicolae la serbări.

În aceste clipe de mare emoţiune, toată suflarea marinărească a ţărei, îşi îndreaptă gândul către Maiestatea Voastră, cu cea mai adâncă şi profundă recunoştinţă şi pentru cinstea ce'l faceţi, şi pentru marea dragoste şi interesul continuu ce'l purtaţi.

De când dorim noi această zi! şi de câte ori ne-am gândit la ea!

Au dorit-o acei cari dându-şi ultima suflare, îşi îndreptau privirea cea din urmă spre tricolorul pentru care se sacrificau; au dorit-o generaţiile de marinari, cari dela războiu încoace, au servit sub acelaş tricolor, am visat-o noi toţi acei cari am închinat o viaţă de muncă şi trudă pentru Marina noastră.

Maiestate! dorinţa lor şi visul nostru, astăzi L-aţi împlinit.

In calitatea de Comandant al Diviziei de Dunăre, în numele tuturor acelora cari au căzut, sau cari au servit ori servesc sub cutele acestor drapele, Vă asigurăm că recunoştinţa noastră va fi veşnică, vă asigurăm că aceste pavilioane decorate, vor simboliza şi în viitor, cu mai multă tărie, pentru marinarii Diviziei de Dunăre, Ţara şi Tronul, Neamul şi Regele, îmbrăcându-le în aureola cinstei lor ostăşeşti, le vor respecta iubi şi apăra cu preţul vieţei lor.

Cultul drapelului la marinari, se înfiltrează zilnic în sufletul lor, căci onorul cu care el se ridică dimineaţa şi se coboară seara, în timp ce muzica intonează imnul Regal şi gorniştii cântă, ne scăpărând de sub orizont, gândiţi-Vă, că pe toate navele de război sacrele cuvinte al imnului:

Trăiască Regele în pace şi onor!
Trăiască Patria cât soarele ceresc!

De aceia Maiestate, când dimineaţa veţi vedea că ceasornicul arată ora 8, ori spre seară Veţi zări ultimele raze ale soarelui scăpărând de sub orizont, gândi-ţi-Vă, că pe toate navele de război se cântă imn de slavă pentru Maiestatea Voastră şi pentru ţară.

Permiteţi Maiestate, să profit de această împrejurare, pentru a face un scurt rezumat din paginele glorioase a marelui nostru război, în care Divizia de Dunăre a scris şi ea capitole de devotament şi eroism, de exemple de împlinirea datoriei.

In timpul marelui război, Marina de Dunăre a luat parte activă la toate luptele, începând dela Turtucaia şi până la gurile Dunărei.

In luptele aprige dela Turtucaia, flota a ţinut piept duşmanului până în ultimul moment, cauzându-i pierderi serioase, şi la sfârşit, a salvat, tot ce se mai putea salva.

Cele câte-va mii de luptători cari s'au putut retrage, de acolo, şi alte mii de răniţi, au fost salvaţi de navele noastre, cari au rămas continuu pe poziţie şi nu s'au retras, decât în urma ordinelor repetate ale Marelui Cartier General.

In timpul luptelor de acolo, a căzut vitejeşte Lt. Comandorul Stihy, *Comandant-secund al monitorului* „Kogălniceanu".

Vedeta „Nicolae Grigore Ioan", *comandată de* Căpitanul Dumitrescu Constantin, *ajutat de* Sublocotenentul Ghiculescu Ion, *primeşte ordin de a ajuta retragerea trupelor care scăpase dela Turtucaia, dar cari erau secerate din cuiburi de mitraliere aşezate în porumbiştele de lângă ostrovul Cusui. Vedeta atacă acele cuiburi, le desfiinţează în parte şi retragerea trupelor este asigurată; cei salvaţi — câte-va mii — îşi datoresc viaţa, în mare parte, acţiunei acestei vedete, care'şi plăteşte vitejia prin moartea Comandantului ei, a secundului şi a 3 oameni din echipaj.*

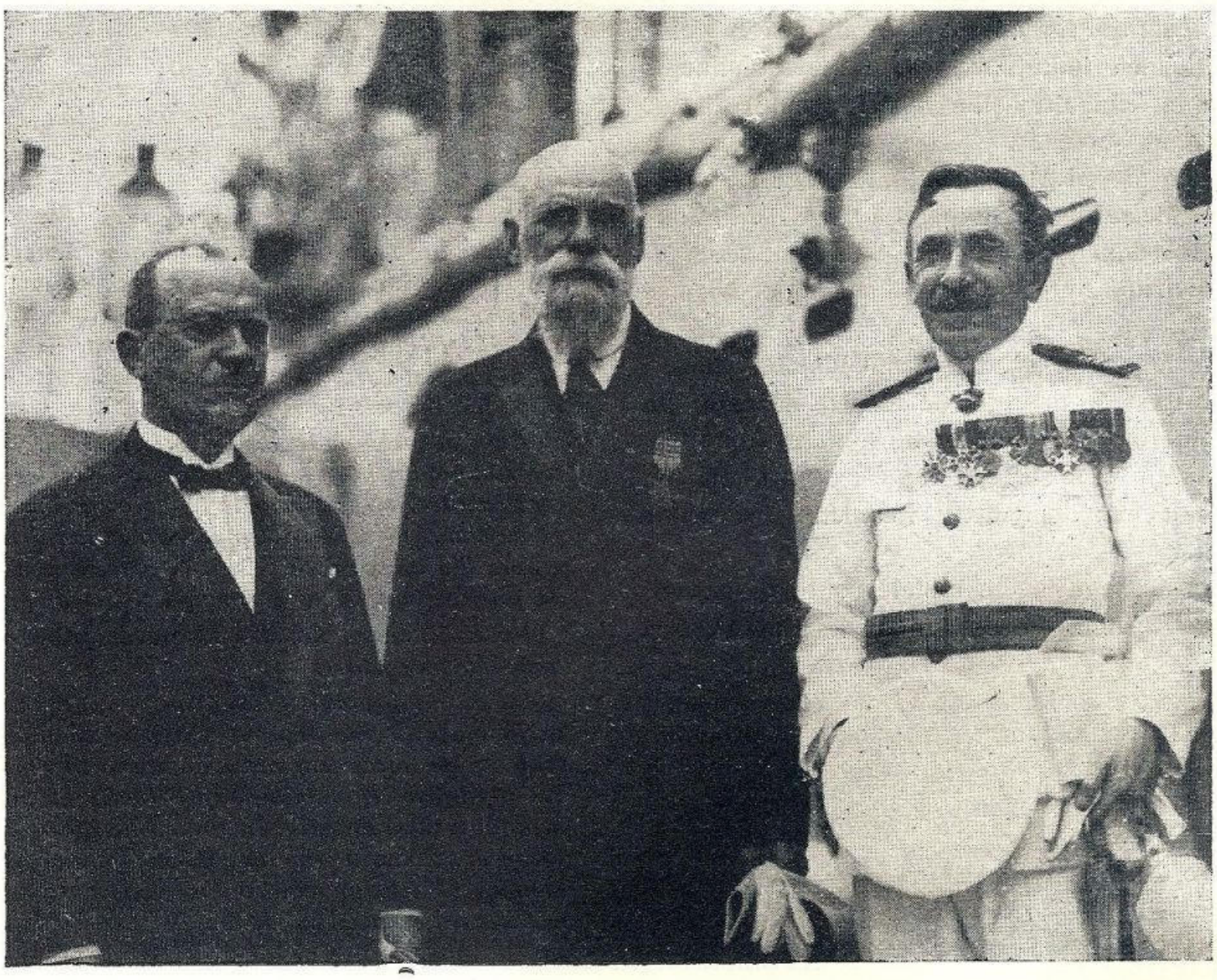
Turtucaia n'a putut fi atacată pela West — *ne spune însuşi inamicul, — din cauza flotei noastre, care i-a făcut mult rău prin focul ei şi al bateriilor Marinei dela uscat.*

Peste barajul puternic de mine instalat la Turtucaia, flota inamică, timp de mai multe luni „n'a putut trece".

La Silistra, la Dervent, la Oltina şi Parachioi, până la Raşova, flota a luat parte la toate luptele, susţinând flancul drept şi atacând prin incursiuni numeroase, spatele frontului inamic şi coloanele lui de aprovizionare.

La Raşova, flota a ajutat în cel mai înalt grad la fixarea frontului, în momentul când acest front se găsea în cel mai mare pericol. — Prin Inalt Ordin, M. S. Regele, făcuse flota răspunzătoare de reuşita acestor operaţiuni.

Regimentul 14 de artilerie a fost ajutat să-şi recapete tunurile, căzute toate în mâinile duşmnului.



Trei veterani, comandanţi de monitoare în timpul războiului de întregire: Comandor C. Miclescu (M. Kogălniceanu), Amiral (r) A. Lupaşcu (Lahovary) şi Comandor A. Negulescu (M. Kogălniceanu)

Incursiunea monitoarelor din ziua de 8 Septembrie 1916, sub tunurile inamicului, în regiunea Mârleanu, a fost una din cele mai grele operaţiuni, navale fiind încadrate şi bătute de 5 baterii.

In toate aceste operaţiuni, unele din monitoare, între care „Brătianu" s'a găsit încadrat de obuzele inamicului, de 15—18 ori; iar monitorul „Lahovary", a fos lovit de obuze şi străpuns la prova dintr'o parte într'alta, de un obuz de 150 m. m.

Navele noastre au ţinut în respect flota Austro-Ungară, care, având un număr de monitoare mult mai mare ca a noastră (9 contra 4), nu a îndrăznit să se coboare ca s'o atace, cu toate că avea protecţia malului drept dominant, un personal foarte bine pregătit şi tradiţia unei marini cu trecut glorios.

Pentru faptele enumărate, şi pentru modul cum s'a condus flota, M. S. Regele Ferdinand, a trimis în ziua de 11 Septembrie 1916 (aci la câţi-va kilometri mai sus de Pod), pe Amiralul Gratzosky, ca să-i mulţumească şi să o felicite.

Flota noastră de operaţiuni, s'a găsit tot timpul la flancul drept al armatei de Dobrogea, absolut în toate luptele date de această armată, până la retragrea ei pe malul stâng.

Această cooperare s'a continuat încă şi după ce trupele române au fost retrase din Dobrogea, rămânând numai trupe ruse, pe ambele maluri.

In multe împrejurări, flota a iniţiat chiar înaintările armatei, cum a fost cazul cu luarea Hârşovei şi a Topalului, protejându-i retragerea, ajutând-o cu informaţiuni asupra inamicului, cu material de război, etc.

In toate operaţiunile, flota s'a retras cea din urmă părăsind poziţiile, decât sub bombardamentul violent al artileriei duşmane. Navele au stat totdeauna cu prova la deal, cu faţa la inamic, înfruntând şi avioanele inamice, — totdeauna cu pavilionul naţional în vârful catargelor.

In cursul retragerii armatelor de Dobrogea, care a durat 4 luni, flota n'a cunoscut un minut de repaos de zi sau de noapte, ci a stat continuu în linia întâia, fără rezervă.

Deşi a intrat în război cu un stoc de muniţiuni foarte limitat, flota a ştiut face faţă tuturor împrejurărilor, gândindu-se în acelaş timp şi la flota duşmană, căreia ar fi trebuit să'i ţină piept, la nevoie.

Retrasă pe braţul Chilia, prin bombardări zilnice cu bateriile inamice dela Tulcea, flota a împiedicat orice tentativă de trecere in Deltă a inamicului şi a păstrat intactă Delta Dunării.

Prin operaţiuni combinate, a reuşit să isgonească flota bolşevică, alungându-i definitiv pe bolşevici dela Gurile Dunării.

In afară de cooperarea cu armata de uscat, flota a ajutat evacuarea satelor româneşti de pe malul drept al Dunării, pe cel stâng. A oprit exodul populaţiei Dobrogene, care avea ordinul să plece în Rusia, pe timp de iarnă, când satele cu preoţi în frunte veneau la flotă să întrebe disperate, dacă trebuie să'şi continue calvarul.

Marina — când i s'a cerut — a dărâmat podul de peste Borcea, care, pentru considerente strategice la un moment dat a trebuit distrus. — Ea a organizat apărarea contra războiului de mine de curent, ce se trimiteau continuu de flota inamică, din toate punctele din susul Dunărei. Cu aceasta a salvat tot parcul comercial de nave de pe Dunăre, — navele flotei româno-rusă, etc., etc., şi a procurat linişte complectă în porturile Brăila şi Galaţi, cari şi-au putut vedea de afaceri în tihnă.

A evacuat tot materialul plutitor de pe Dunăre, începând dela Silistra şi de pe Borcea la vale, în delta Dunării. Peste 700 de şlepuri, vapoare, remorchere, — dintre care multe sub pavilion inamic, capturate, au fost evacuate în Delta Dunării. Mai mult de jumătate din şlepuri, erau încărcate cu cereale cu care flota a alimentat pe tot timpul războiului — în afară de echipajele sale — întreaga populaţie a Deltei Dunării, care în unele localităţi — din lipsă totală de alimente — ajunsese să mănânce papură tocată.

Tot flota a organizat transporturi de cereale pentru ajutorul populaţiei din Moldova — la Bârlad, Iaşi, etc., pe tot timpul războiului şi s'a opus energic la evacuarea acestor parcuri de aprovizionare, la Odesa.

La începutul lunei Decembrie 1916, vedetele „Girăscu" şi „Romano", fac o incursiune îndrăzneaţă pe canalul Măcinului şi fac prizonieri o patrulă de soldaţi germani.

La 30 Decembrie 1916, monitorul „Catargiu" execută o trecere forţată îndrăzneaţă, prin faţa Isaccei;; inamicul îl atacă cu tunuri de 120 m. m. şi cu o baterie de câmp. — Un obuz face explozie sub spardec, ucide 3 oameni şi răneşte alţi trei.

La 13 Iulie 1917, în timp ce „Kogălniceanu" executa un bombardament eficace asupra bateriilor bulgaro-germane dela Tulcea este lovit de un obuz pe punte, rănind câţiva oameni. Bateria inamică, a fost distrusă de acest monitor şi de „Lahovary".

In acţiunea contra bolşevicilor în Deltă, la 27 Ianuarie 1918 „Brătianu" este lovit de obuze, care'i fac avarii la coş şi la o trombă.

O baterie de 6 tunuri de 63 m. m. armată de marinari, şi un grup de mine, au întreprins acţiuni importante în regiunea Turnu-Severin, care au fost elogios apreciate de Generalul Dragalina.

O baterie şi un detaşament de Marină, au operat în ostrovul Cinghinele, unde şi-a găsit moartea Locot. Isvoranu.

La ostrovul Mecica, un detaşament de Marină lucrând la un baraj, şi o mină explodând, cad victime Locotenentul Lepri şi 5 marinari.

In luptele pentru apărarea Galaţilor contra bolşevicilor dela 7 şi 8 Ianuarie 1918, s'au distins elogios la salvarea oraşului, bateriile Marinei, vedetele 5 şi 7 şi Comandamentul nostru maritim.

In operaţiunile dela Flămânda, pentru trecerea Dunării, cooperarea Marinei a fost de o importanţă capitală.

In timpul războiului mondial, s'au construit 14 poduri peste Dunăre, la cari Marina a contribuit cu material, cu personal, sau ajutoare.

In tot cursul războiului, flota a rămas aproape intactă; n'a pierdut decât o vedetă — „Valter Mărăcineanu" care lovită de o mină de curent, a fost aruncată în aer.

Pentru activitatea ei, flota a primit în repetate rânduri, mulţumiri prin ordin de zi, dela Comandanţii armatei sub ordinele cărora a operat şi dela Comandanţii armatei Ruse.

Pentru a scrie aceste pagini, Marina a sângerat şi ea ca întreaga ţară, dând un tribut însemnat faţă cu efectivele de care dispunea şi în această înălţătoare sărbatoare, avem sfânta datorie de a ne gândi la sufletele acelor marinari, a căror nume e înscris în cartea Eroilor Neamului şi care şi-au dat viaţa pentru Patrie, fie pe apă, fie pe uscat în tranşeele ce apărau, — ori în aer, doborîţi cu avionul pe care sburau.

Să fie în veci binecuvântată memoria celor 19 ofiţeri de Marină, de a căror nume e legată istoria Marinei din timpul războiului.

Aibi Doamne în paza ta, sufletele celor 11 Maeştri şi Plutonieri, celor 35 sergenţi, 31 caporali şi 274 soldaţi marinari cari s'au jertfit pentru Neam şi Tron.

Scumpi Eroi, jertfa voastră supremă, o cântă dealurile, pădurile, ostroavele şi valurile Dunării, o cântă valurile mării toţi martori de veci ai vitejiei voastre.

Generaţiile viitoare binecuvântând sacrificiile voastre supreme, vă vor avea deapururea drept pildă virtuţilor şi uitării de sine, atât în vremuri de grea cumpănă şi restriste, cât şi în faţa binelui obştesc.

Rog ferbinte cerul, în aceste clipe de emoţie profundă, să facă, ca umbra celui ce până eri întruchipa Ţara şi neamul nostru, să rămână de veci între cutele steagului nostru sfânt, şi să vegheze continuu asupra noastră: să ne apere şi să ne inspire cu bunătatea lui de părinte, cu dragostea, cu viaţa şi înţelepciunea Lui, iar spiritul Lui cu steagul nostru şi cu Regele nostru de astăzi, să facă o trinitate sfântă, care ca steaua cea bună să călăuzească fericit paşii neamului românesc.

Maiestate!

Acestea sunt pe scurt faptele navelor Diviziei de Dunăre, nave înfăptuite sub domnia de fericită memorie a înţeleptului Rege Carol I, creatorul Regatului Român; întrebuinţate în marele război de gloriosul Vostru părinte, Regele Ferdinand, întemeietorul României Intregite, şi răsplătite de Maiestatea Voastră actualul Rege, destinat a îndruma spre veşnicie, opera predecesorilor Regi.

Vice Amiralul I. Bălănescu, ~~fostul~~ Comandant al Marinei.

2.
1933 - 1937

In trecutul îndepărtat al ţării noastre, se vede că poporul român, deşi în mare parte agricultor, totuşi a afirmat calităţi şi aptitudini marinăreşti excepţionale, şi nu e fără adevăr denumirea, că Marea Neagră a fost „Lac Moldovenesc", în epoca în care dominaţiunea noastră se întindea până la Marea de Azov şi când Veneţienii ne cereau planurile noastre de nave, cari erau mai uşoare şi ţineau marea mai bine ca ale lor.

Vitregia timpurilor însă, a făcut ca secole dearândul, aceste aptitudini să stea în amorţire; de câte-va zeci de ani, ele sunt în redeşteptare, dar au încă nevoie a fi încurajate şi ajutate, pentru a recâştiga faima de odinioară.

Dragostea pe care Maiestatea Voastră a arătat-o Marinei încă de mic copil, evenimentul ce sărbătorim astăzi, — faptul că V-aţi gândit să răsplătiţi tot astăzi şi pe Bricul Mircea, leagănul aşa de scump al Marinei noastre naţionale, care în curând împlineşte 50 de ani în serviciul patriei, — faptul că aţi binevoit a pune în fruntea noastră, pe scumpul Vostru frate A. S. R. Principele Nicolae, care iubeşte Marina cu pasiune, o sprijină şi se identifică cu ea, pentru care noi îi exprimăm toată dragostea noastră marinărească şi adâncă recunoştinţă. — toate acestea ne arată, că Maiestatea Voastră e adânc convinsă de rolul şi importanţa Marinei, şi de aceia noi privim cu încredere şi speranţă viitorul ei.

Şi acum în faţa Voastră, invoc din adâncul sufletului, atotputernica îndurare a Inaltului Creator, să facă, ca fiorii acestor momente înălţătoare, care ne cuprind deopotrivă pe toţi — pe cei mari ca şi pe cei mici — să fie un sfânt şi poruncitor îndemn la unirea tuturor sufletelor marinarilor în jertfe şi iubire, iar gândul şi propăşirea Marinei, să'i cuprindă pe toţi şi să le înalţe sufletele spre o muncă rodnică şi frăţească, în frăţeasca camaraderie şi tradiţie marinărească, adevăratul patriotism.

Aşa să fie, Amin.

DECORAREA BRICULUI MIRCEA

D. Vice-Amiral Bălănescu a binevoit să ne scrie următoarele în legătură cu decorarea bricului „Mircea" :

Am avut deosebita onoare în calitate de comandant al Diviziei de Mare, să primesc pe Majestatea Sa Regele Carol II, Alteţa Sa Regală Principele Nicolae şi Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia, în ziua de 27 Mai la Constanţa, cu prilejul *decorării Bricului Mircea* cu *„Semnul onorific de 40 ani"* şi la luarea în primire a *pavilionului Jack de prova* pe care stă zugrăvit semnul XL (40 ani de serviciu).

Mai erau de faţă la această solemnitate d. General de divizie *Ştefănescu Amza,* Ministrul Armatei, Vice-Amiral *Scodrea Vasile,* Inspector general al Marinei, Contra Amiralii *Eustaţiu, Coandă, Gratzoski* şi alte persoane oficiale.

Mircea îşi făcuse pregătirile de sărbătoare ca în zilele cele mari. Marele pavoaz unea vârful bompresului şi catargele cu flamuri şi pavilioane, echipajul suit pe vergi şi sarturi, saluta cu bonetele în vânt şi strigăte însufleţite de „Ura", sosirea Majestăţei Sale la bordul navei.

O zi frumoasă de Mai, scăldată în lumină, punea în undele mării albastre o strălucire de primăvară, care încadra de minune ziua acestei neuitate solemnităţi.

Eram mândru că Majestatea Sa Regele cinsteşte cu *semnul devotamentului şi al credinţei de 40 ani,* această navă-şcoală aflată în dezarmare, dar atât de activă şi rodnică în activitatea ei marinărească.

Eram mândru când vedeam alături de mine pe Vice Amiral *Scodrea,* marinar abil, manevrier iscusit, fost comandant câţiva ani pe Mircea, pe bătrânul şi dibaciul marinar Amiral *Eustaţiu,* fostul comandant al lui *Mircea* în ciclonul dela 18 Mai 1888 şi pe destoinicul Amiral *Coandă,* fostul Comandant al lui *Mircea* în voiajul dela Constanţa la Kiel.

Eu nu am avut norocul să călătoresc cu Mircea în Marea Mediterană, mi-am făcut îmbarcarea pe Mircea în Marea Neagră ca ofiţer de bord în campania anului 1906 sub comanda Căpitan Comandorului *Iorgulescu* şi păstrez cu mine de atunci convingerea că adevărata pregătire nautică a tinerelor elemnte ale Marinei nu se poate iniţia şi desăvârşi decât pe o navă-şcoală cu pânze.

Am crezut că este bine după serviciul divin să reîmprospătez în faţa Majestăţei Sale Regelui şi selectei asistenţe, zilele de glorie şi mărire ale bătrânului *Mircea* şi în cuvântarea ce am rostit, iată ce am spus:

„Astăzi s'au decorat la Cernavoda monitoarele *I. C. Brătianu* şi *Mihail Kogălniceanu* precum şi vedeta *Grigore Ioan* pentru strălucitele fapte de arme săvârşite în războiul pentru întregirea neamului.

„*Bricul Mircea* nu a săvârşit acţiuni războinice, deşi poartă înfipt în copastie, un glonte din războiul sârbo-bulgar, merită însă *onoarea de a fi decorat cu semnul onorific de 40 ani.*

„El a cunoscut în viaţa-i sbuciumată pe valuri şi furtună, clipe de adevărat eroism şi sublim sacrificiu, depunând o istovitoare muncă pentru înălţarea Marinei româneşti.

„Viaţa *bricului Mircea,* scursă în zile şi nopţi de veghe în lungi traversări pe mări furioase, formează o epocă de neuitat în care s'a pus temelia cunoştinţelor nautice ale personalului nostru navigator.

„Această elegantă navă-şcoală admirată de lumea marinărească pentru formele fine, velatura măiastră şi trăinicia corpului, a avut de îndeplinit o mare misiune, aceia de a forma în aspra meserie a mării pe fiii acestei ţări.

„Timp de aproape 50 ani, în care numai 10 ani de odihnă în dezarmare şi rezervă, *Mircea* săvârşeşte 24 călătorii în mările şi porturile streine.

„In aceste călătorii, ofiţerii„ maeştrii militari şi echipajele ajung să stăpânească cu dibăcie ştiinţa manevrelor navei şi a pânzelor, prind să-şi însuşească metodele de navigaţie şi calculele astronomice, iar în îndelungatele eşiri în larg îşi oţelesc forţele fizice şi sufleteşti, devenind cu adevărat *oameni de mare*.

„In acest lung şir de ani, veteranul *„Mircea"* îşi scrie în istoria marinei româneşti, pagini glorioase, cari împodobesc ca o cunună de lauri fruntea sa albită de bătaia valurilor.

„La 1888 este prins de un ciclon, cu bastonul şi arboreţii rupţi, înfruntă cu îndârjire timp de 3 zile vijelioasa luptă cu marea, scapă cu pânzele sfâşiate, dar după reparaţiuni, renaşte învingător şi continuă călătoria de instrucţie.

„In 1892 alături de escadrele marilor naţiuni maritime, *Mircea* duce împreună cu *Crucişătorul Elisabeta* salutul României la serbările Columbiane dela Genova.

„In 1895 ocupă un loc de onoare alături de marile cuirasate străine reprezentând împreună cu *„Elisabeta"* ţara noastră, la serbările inaugurărei Canalului de la Kiel.

„Mica navă românească face înconjurul Europei, stârnind admiraţ a tuturor comandanţilor escadrelor streine.

„In toate aceste misiuni *Mircea* era un sol al neamului românesc, a fost *Şcoala mării* pentru promoţiile numeroase de elevi ai Şcoalei de Marină şi pentru contingentele de marinari destinaţi a forma efectivele navelor noastre de mare.

„Pe *Mircea* s'a lucrat prima hartă hidrografică a coastei maritime româneşti, lucrare tehnică de o exactitate şi valoare nautică remarcabilă.

„Pe *Mircea* s'a elaborat primele manuale şi instrucţiuni de navigaţie şi manevre.

„Pe *Mircea* şi *Elisabeta* s'a născut prima nomenclatură de termeni marinăreşti, care formează şi astăzi limbagiul şi vocabularul curent al navelor noastre militare şi comerciale.

Am exprimat sentimentele mele de admiraţie şi recunoştinţă pentru Comandanţii, ofiţerii, maeştrii, piloţii şi echipajele, cari pe o navă de un tonaj aşa de mic, în nopţile pline de grijă, la comandă, în serviciul de cart sau în posturile de veghe, au înfruntat greutăţile vieţii de larg şi *cu încredere în ei şi în puterile Marinei noastre au purtat cu onoare tricolorul ţării pe toate mările*.

Am asigurat pe Majestatea Sa Regele că ofiţerii şi marinarii Diviziei de Mare sunt pătrunşi de misiunile Marinei la hotarele maritime şi vor şti să muncească fără odihnă, cu dragoste, supunere şi neclintită credinţă pentru tron şi ţară.

La masa dela Cercul Militar M. S. Regele a binevoit să răspundă cu următoarele cuvinte:

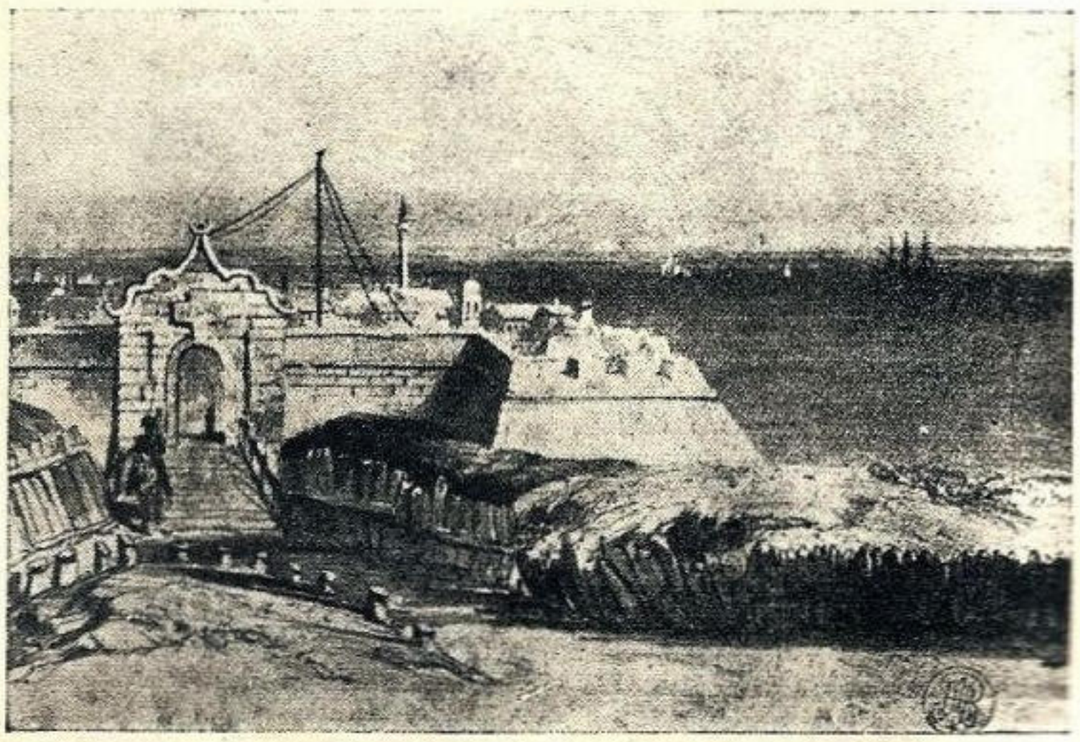
Sufletul meu este plin de bucurie că serbăm astăzi aniversarea de o jumătate de veac a bricului „Mircea", acest veteran al marinei noastre naţionale, care a **luptat 49 de ani închinaţi pentru gloria naţională.**

Este drept că leagănul marinei noastre de război este pe Dunăre, dar fapta este pe mare şi trebue să ne aducem aminte cu evlavie de memoria amiralului Murgescu, **unul din primii care s'a ilustrat cu un fapt de război în 1877. Numeroşi marinari bătrâni adunaţi la acastă cină şi-au făcut ucenicia pe bordul bricului „Mircea". Şi ceeace au învăţat ei pe nava aceasta scumpă nouă tuturor, ne-o dovedesc cu prisosinţă înălţimea la care au ajuns ei, pentru că şcoala ce o dă vasul cu vele, constitue o cunoştinţă a mărei,** pe **care technica de astăzi nu o poate îndeplini.** Frumoase **sunt amintirile acelora cari au făcut să fâlfâe drapelul românesc pe atâtea mări străine navigând cu veteranul bric „Mircea".**

Soarta a făcut ca flota noastră de mare să nu poată da tributul ei pe mare, dar pe Dunăre, amiralul Negrescu **a dovedit că ostaşul român şi-a dat cu prisosinţă tributul şi pe uscat şi pe apă. Acesta ne-a fost tercutul care ne dă dreptul să privim cu drag şi cu încredere viitorul.**

Astăzi n'aţi sărbătorit deci numai trecutul dar şi **viitorul mândrei noastre marine. Sprijiniţi pe aportul moral din trecut voi să ridicaţi şi mai sus flamura marinei româneşti. Disciplina şi dragostea de mare să vă fie lozincă. Ridic paharul meu pentru** spiritul lui „MIRCEA", **care trebuie să fie făclia ce trebue să călăuzească marina română spre calea gloriei şi a propăşirei.**

Turtucaia în 1828



Constanţa în 1828

Nava-şcoală
Bricul „Mircea"

de JEAN BART

Pentru ucenicie, în aspra meserie a mării, era şi la noi nevoe de o şcoală plutitoare. In anul 1882 s'a comandat la un şantier naval englez, o navă şcoală, care a fost botezată cu numele de „Mircea" de către Ion Ghica, ministrul României la Londra.

Ion Ghica, bei de Samos, iubea marea, şi trăise în lumea diplomatică, în cercul marinarilor de pe bastimentele staţionare la Constantinopol ; el urmări cu toată inima construcţia lui „Mircea".

In corespondenţa rămasă dela regretatul Amiral Urseanu, primul comandant al lui „Mircea", s'a găsit o scrisoare dela Ion Ghica, naşul bricului.

Londra, 30 Iulie 1883

Cumetre Dragă,

Am urmărit şi cu harta şi cu gândul falnicul pavilion al lui MIRCEA. Sunt douăzeci şi cinci de secole de când un aventurier cu un mititel vas fără aburi şi fără vele Argo, condus de Iason, sbarca în Golconda şi rămânea stăpân pe veleonul ei de aur cu Medeea cu tot. Acum o mie de ani de când un alt aventuros, Ruriç, cam pescar, cam pirat arunca ancora corăbiuţei lui în Cornul de Aur şi uitându-se pe amândouă marile continente între două mări şi două ţări pe care mai în urmă un alt mare conchistador le compara cu un inel preţios compus de doi Safhiri şi de doi Smarandzi, Ruric strigă : asta va fi ţara mea !

Facă cerul ca fericita călătorie a lui MIRCEA pe marea cea mai periculoasă să fie şi ea de bun Augur şi să deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor.

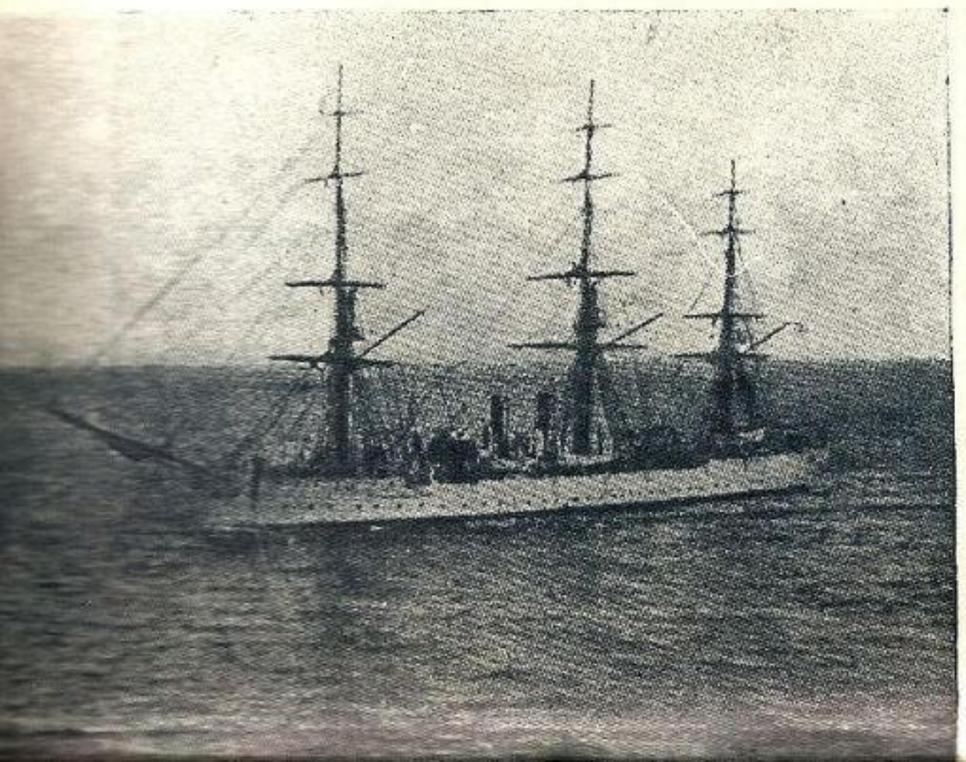
Alexandri după ce a petrecut aci cu mine câteva săptămâni, se află acum la Aix les Bains. I-am trimis să citească scrisoarea voastră.

Nevasta mea m'a lăsat singur, este la Creitionach pe malul Rinului.

Cum vedeţi dragă Colonele sunt singur cuc, privesc depe fereastră cum pleacă lumea în toate părţile, aş vrea să imit şi eu pe cei mulţi, dar se apropie ziua de 10 Septembrie care este o dată neplăcută pentru Dunărea noastră. Deşi nu am îndrăsneala a crede că pot depărta curentul cel nou şi rău care domneşte astăzi în lumea politică cea mare, dar sunt dator să fiu santinelă neadormită la postul meu.

Urez tinerilor argonauţi de sub direcţiunea şi conducerea voastră, viitor glorios şi mare, rugându-te să primeşti frăţeştile şi cumetreştile mele salutări.

(ss) Ioan Ghika



SARNIENTO
Nava şcoală
Argentiniană.

Ioan Ghica Ministrul României la Londra în 1882.

Ion Ghica avusese mână fericită.

Şantierul englez realizase o rară construcţie navală, de o splendidă reuşită.

„Mircea" este o corabie cu pânze, tipul de navă numit „bric", cu velatură completă.

Deplasament 360 tone. O mică maşină pentru manevra în porturi. Viteză maximă de 13 mile pe oră. Un echipaj de 100 marinari, în majoritate copii de şcoală de marină şi ofiţeri tineri.

O mică navă de lemn cu pânze cum rar se mai poate întâlni azi pe căile mării, printre feluritele bastimente, între tipuri monstruoase de maşini flotante, o asemenea navă cochetă, un velier cu forme rotunde şi elegante, având o velatură măreaţă, armonică şi perfect echilibrată !...

In orice port ancora „Mircea", în numeroasele sale călătorii, atrăgea atenţia şi admiraţia marinarilor de rasă, prin originalitatea şi fineţea formelor sale.

La serbările columbiene dela Genova, unde o barcă a lui „Mircea" a câştigat premiul întâi la cursele de întrecere dintre toate marinele militare din lume, un englez cunoscător ceru voe să desemneze formele acestui rar tip de navă. La serbările navale din Kiel, pentru deschiderea canalului dintre marea Nordului şi marea Baltică, la care „Mircea" a luat pare făcând înconjurul Europei, toţi cunoscătorii se opreau cu ochii la pânzele albe, ca o lebădă graţioasă, în mijlocul greoaelor escadre de mastodonţi cuirasaţi.

Viaţa şi serviciul pe acest bastiment nu sunt uşoare : „Mircea" deşi posedă excelente calităţi nautice — ţine bine la mare — are un balans foarte sensibil : ruliul se combină cu tangajul, provocând foarte repede răul de mare. Şcolarii fragezi, marinarii începători, atraşi de magia mării, erau puşi dela început la o grea încercare în noua meserie. Cei cari nu puteau rezista în leagănul lui „Mircea" erau nevoiţi să-şi schimbe repede profesia. Părăseau curând nesigura şi mişcătoarea apă, pentru a simţi din nou ferm, sub tălpile picioarelor, pământul solid şi nemişcat.

Dintre toate navele noastre, de sigur „Mircea" a avut

Pentru salonul Comandantului bricului Mircea

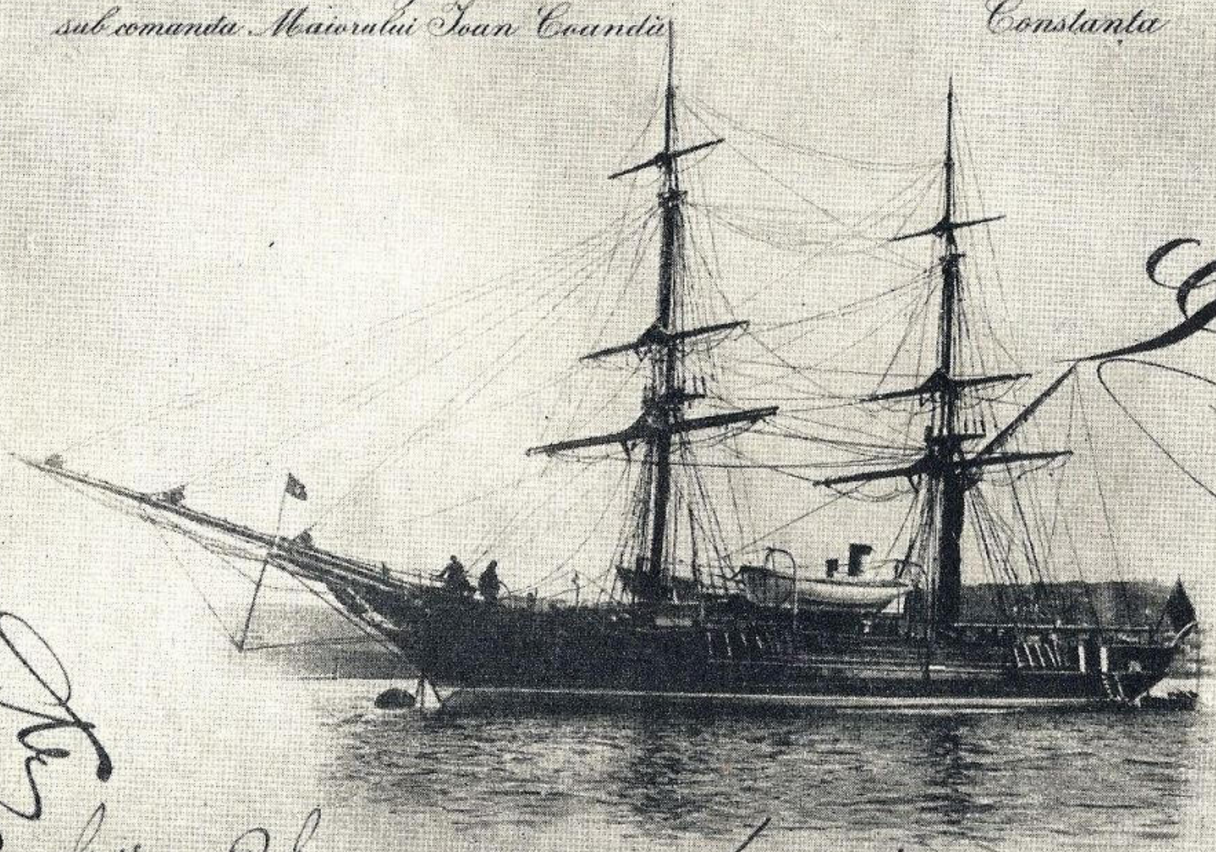
Amintire

din ziua de 16/28 Septembre 1895, după întoarcerea

Bricului „Mircea"

de la serbarea inaugurărei canalului Nord-Ost-See (Kiel)

sub comanda Maiorului Ioan Coandă Constanța



Gérard

Marie

Lisavette

Leopold Prince Hohenzollern

Ferdinand Prince

Charlotte Princesse héréditaire de Saxe Meiningen Princesse de Prusse

Bernard Prince héréditaire de Saxe-Meiningen

Guillaume Prince héréditaire de Schleswig-Holstein

Feodora

GEORG FOCH
Navă şcoală
germană

cel mai însemnat rol în epoca de renaştere a marinei românești.

El a fost leagănul în care au crescut aproape 50 de promoții, formând primele cadre de marinari români.

In alte țări, cu o poulație maritimă de litoral, marina comercială formează elementele marinei militare. La noi, dimpotrivă, marina militară a creiat pe cea comercială, căci vitregia timpurilor ne-a îndepărtat de căile mării și ne-a curbat numai pe brazda plugăriei.

Ne-am format echipajele din tineri recruți de pe malurile apelor, și mai cu seamă dintre plutașii Bistriței, cari au ajuns excelenți navigatori ; foarte mulți dintre ei se găsesc azi îmbarcați ca marinari-fochiști pe vasele engleze.

Asta a făcut pe un comandant român să răspundă Regelui Greciei, care întrebase de unde își recrutează România marinarii : *„Dela munte, Majestate, îi aducem, dar îi oțelim în căldarea Mării Negre"*.

In adevăr, această capriționsă mare, supusă vânturilor nordice ale stepei rusești, călește pe navigatorii cari învață în cuprinsul ei aspra școală a mării.

Marinarul care s'a format aci, dând piept cu furtunile, în luptă cu valurile Mării Negre, va fi un bun marinar ori unde.

Un comandant englez, îngrozit, a exclamat : „Marea Neagră e un cazan gata să facă explozie". Prin multe furtuni a trecut „Mircea" și a rezistat totdeauna, înfruntând urgia vremurilor. Cea mai groaznică din toate a fost încercarea grea prin care a trecut în anul 1888.

JEAN BART

Pânza formează ochiul.
Pânza oțelește sufletul.
Cine s'a deprins să manevreze pânza, se joacă mai târziu cu mașinele sau motoarele.
Pânza e adevărata școală marinărească: toate marinele au navele școală cu pânze.

O PĂRERE

Noua navă-şcoală Mircea

de Vice Amiral I. BĂLĂNESCU
Comandantul Marinei Regale

In primii ani după răsboiul neatârnării, îndată ce Dobrogea revenită la patria-mamă ne-a deschis întinsele perspective ale mării, bătrânii conducători ai Marinei noastre au crezut că prima navă-școală a personalului nostru marinăresc, trebue să fie o navă cu pânze — *Bricul Mircea* — cu caracteristicile următoare: lungime 36 m., lărgine 7,62 m., pescaj 3 m., deplasament 350 tone, cu o suprafață de velatură de circa 500 m.p., tip brigatin cu 2 arbori cu vele pătrate, aparat motor o mașină alternativă de 160 cai, imprimându-i în apă calmă o viteză de 8 noduri.

Formele carenei și velatura astfel proporționate, spre a putea avea pe vânt favorabil o viteză de 12-13 noduri.

Această navă, pentru nevoile Marinei de atunci și chiar ceva mai în urmă, era suficientă să facă față pregătirii nautice a elevilor Școalei de Marină, putând lua la bord 8 ofițeri, 6 maeștri, 2 piloți și 100 oameni echipaj și elevi ai Școalei de Marină.

Pe măsură ce Marina s'a mărit și cadrele Școalelor au sporit în raport cu crearea Flotilei de monitoare și Diviziunea de distrugătoare, numărul elevilor Școalei Navale și al Sublocotenenților din Școala Specială a crescut simțitor.

Nevoia unei noui nave-Școală s'a învederat în ultimul timp, cu atât mai mult cu cât *Bricul Mircea* în starea sa de vechime, devenise de neîntrebuințat.

Indată ce s'a trecut la putința de a se forma ofițeri dintre bacalaureați și liceele militare în Școala Navală din Constanța, s'a încercat sistemul învățământului de 3 ani ca elev și 2 ani ca sublocotenent în Școala Specială; rezultatul a fost insuficient din punctul de vedere al aptitudinilor vieței de bord, al practicei nautice și spiritului marinăresc pe care un tânăr ofițer de marină trebue să le aibă adânc infiltrate în sufletul și ființa lui, pentru a putea fi cu adevărat folositor în însărcinările sale viitoare.

La serbarea marinărească în ziua de 15 August 1936 în cuvântarea ținută înaintea Majestății Sale Regelui, am arătat că *Nava-Bază Constanța* trecând la adevăratul ei rol de navă-mamă a submarinului, avem nevoe în viitor de o *nouă navă-Școală cu pânze și motor* pen-

HORST WESSEL
Noua navă
școală Germană.

tru instrucția și practica elevilor din Școala Navală și Școalele de Specialități.

De aceea *Majestatea Sa Regele Carol II*, cu drept cuvânt a exprimat Inalta dorință de a se studia o reorganizare a *Școalei Navale*, astfel ca elementele Marinei de război și Marinei Comerciale, unite la un loc, pe aceiași navă-Școală, să-și facă pregătirea nautică, învățământul și educațiunea maritimă, după care elevii eșind *aspiranți* să fie repartizați pe navele de răsboiu, pe navele comerciale și la Căpităniile de Porturi.

Majestatea Sa Regele spune clar: *„Pregătirea acestor navigatori să se facă sub același acoperiș, cu același suflet și în același gând"*.

Pentru a răspunde acestui desiderat, Comandamentul Marinei Regale a studiat noua organizare a Școalei Navale, ținând seamă că prima parte a formării tineretului marinăresc să fie deprinderea cu marea, cunoașterea condițiunilor de navigație pe diferite stări ale mării, desvoltarea dragostei de larg și primele cunoștințe de navigație, noțiuni de bază pentru tinerii noștrii de proveniență atât de puțin pregătită pentru viața mării.

Una din condițiunile organizării nouii Școale Navale este însă procurarea unei *nave Școală cu pânze și motor*, pe care elevii din primii ani ai Liceului Maritim înainte de a intra în Școala Navală să învețe ucenicia la mânuirea pânzelor, șalupelor, bărcilor și să cunoască cât mai detaliat posturile de răspundere ale gradelor inferioare la bord, deci să cunoască toate însărcinările serviciului zilnic la bordul navei în port și în navigația de larg.

Sunt camarazi cari înclină spre ideia că cea mai bună navă-Școală, în desvoltarea continuă a technicismului la navele de luptă, ar fi o *navă-școală modernă în geniul navei franceze Jeanne d'Arc*, înzestrată cu toate armele și instalațiunile moderne ale răsboiului naval.

Marinele mari își pot plăti luxul să aibă o navă-școală cu pânze, mai mică și o navă-școală separată dotată cu arme și mijloce technice moderne.

Noi față de resursele noastre financiare, este bine să avem o singură *navă-Școală cu pânze și motor* potrivită nevoilor personalului și Școalelor noastre, pentru a forma mai întâi ochiul marinarului, primele cunoștințe nautice, curajul, hotărârea, înțelegerea repede a mediului marinăresc, acțiunea vie, familiaritatea cu timpul și marea.

Orele trăite în arboradă pe un timp rău, sunt o pregătire fără seamăn pentru tinerii neobișnuiți cu marea și cu executarea punctuală a serviciului de bord.

Școala pânzelor nu este un scop, ci un mijloc de a atinge un scop.

După practica nautică pe nave cu pânze, elevul și marinarul câștigă și aplică mult mai temeinic cunoștrințele technice de specialitate.

Iată în scurt dece suntem de părere să avem cât mai curând o *navă-Școală cu pânze și motor*.

Caracteristicile acestei nave-școală, ținând seamă și de navele marinelor străine de acest gen și de posibilitățile noastre financiare, sunt următoarele:

„DAR POMORZA" nava școală polonă, dăruită Marinei prin subscripție publică de provincia Pomerania.

Corpul navei de fier în întregime. Lungime 60 m., lărgime 9,50 m., pescajul 4 m., deplasamentul 1200 tone. Motor Diesel în 2 timpuri de 600 cai, dând navei o viteză de 9 noduri, Raza de acțiune 500 ore de marș (4500 mile), Armament 2 tunuri 76 m.m. A. A. și 2 mitraliere 13 m.m. A. A., Stație T. F. S. pentru 1000 mile distanță. caldarină pentru calorifere, grup electrogen de lumină. cameră frigoriferică, sondă ultrason (nava va putea face și lucrări hidrografice), una șalupă și bărcile necesare, doi arbori cu vele patrate și unul cu vele aurice.

Personalul ce poate ambarca această navă va fi: Comandant, 12 ofițeri, 12 maeștri militari, 16 motoriști și electricieni, 50 oameni echipaj, 50 elevi Școala de Specialități și 50 elevi din Școala Navală și Școala Specială.

Costul unei asemenea nave va fi 45—50 milioane lei.

Alături de solicitudinea factorilor răspunzători ai țării. obolul neamului românesc adunat din inițiativa *Ligii Navale Române* va fi bine venit să complecteze o parte din fondul necesar construcțiunii acestei nave.

Reamintesc că în Grecia marele bogătaș Miniakis a donat din averea sa 40 milioane, jumătate din costul navei-Școală a Marinei Elene *Ares*. Va face unul din multimilionarii noștri un asemenea gest sau ceva mai apropiat? Își va lega numele de o operă mare patriotică.

Din sumele înscrise până în prezent se văd totuși dovezi de înalt patriotism și dragoste de propășirea Marinei noastre, se vede o limpede conștiință a poporului românesc, doritor a nu perde pasul și prilejul, în marea pregătire a fiilor ei pentru apărarea navală a hotarelor fluviale și maritime ale țării.

Cu tot avântul, cu toată încrederea, înainte.

Numai astfel vom corespunde Inaltelor gânduri ale Majestății Sale Regelui Carol II, formulate așa de magistral la Constanța:

„Eu țin ca marina noastră să fie o marină puternică în care să bată un singur suflet și un singur gând, în care marinarii să fie adevărați marinari, oameni a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune: nava lor".

Bricul Mircea, Serviciul Maritim Român şi Amiral Coandă

de
Lt. Comandor (r).
D. DIMITRIU

Statul Major al bricului Mircea la 1895. Sus, dela stânga: Lt. C. Focşa, S-Lt. T. Ciornei, S. Lt. Mec. Gh. Gheorghiu, Lt. C. Negru, S. Lt. Medic Brezoianu, Jos, dela stânga: Căp. I. Genoveanu, Căp. Secund P. Popovăţ, maior (comandant) I. Coandă, Căp. Th. Atanasiu, S. Lt. D. Dumitriu.

Sunt 55 de ani dela venirea în ţară — în anul 1882 — a bricului *„Mircea"*, şi 40 de ani dela înfiinţarea — in anul 1897 — a *„Serviciului Maritim Român"*.

Astăzi, după atâţia ani, Spiritul lui Mircea care sălăşlueşte încă în inima mea şi dragostea nesecată ce-i port lui şi Serviciul Maritim Român, nu-mi dau tihnă: amândouă îmi spun — îmi poruncesc — că nu pot să scriu ceva despre Mircea şi S. M. R. fără să pomenesc şi să leg cu ei pe *„Amiralul Coandă"*.

Da. Aşa este. Căci cel fără început şi sfârşit, la naşterea mea, a pus în Casa Destinelor sentinţa ca viaţa şi cariera mea de marinar să se împlinească — în momentele cele mai importante şi mai grele — cu Mircea şi cu S. M. R. sub comanda *„Amiralului Coandă"*.

Da, pe Mircea şi în S. M. R. sub Amiralul Coandă am trăit şi uzat cei mai frumoşi ani ai adolescenţei şi maturităţei mele în serviciul Ţărei, al Pavilionului (steagului) ei, şi al Tronului sub doi regi: *„Carol I"*, Înţeleptul Intemeetor al regatului, şi *„Ferdinand I"* cel Leal şi Intregitor de neam.

Prin urmare, astăzi, când *Comitetul Ligei Navale Române* scoate un număr festiv al revistei *„Marea Noastră"*, pentru a comemora cei 40 de ani de existenţă ai Serviciului Maritim Român şi 55 de ani ai bricului „Mircea", — eu, (cu învoirea Onoratului Comitet de conducere al revistei), profit de această fericită şi înălţătoare ocazie, pentru a mă închina — prin aceste rânduri — înaintea trecutului glorios al lui Mircea, prosperităţei M. S. Regelui şi a prezenta omagiile mele de recunoştinţă *„Amiralului Coandă"* — primul meu comandant pe bricul Mircea — când am eşit ofiţer, — şi intemeietorul Serviciului Maritim Român, în care am comandat diferite vapoare timp de 10 ani.

Şi, cred eu că nu pot înfăţişa mai bine sentimentele ce mă însufleţesc cu ocazia acestei comemorări, decât istorisind, aci, câteva crâmpee din viaţa de marinar, scursă pe Mircea şi în S. M. R.

BRICUL MIRCEA

L'am cunoscut — acum 49 de ani — în toamna anului 1888 când, la vârsta de aproape 16 ani am călcat pentru prima oară pe puntea lui, ca elev al Şcoalei Copiilor de Marină din Galaţi. Trei veri consecutive am făcut ucenicia, ca elev-marinar şi ca elev al Şcoalei de Ofiţeri, pe acest vas.

După 6 ani, în Iulie 1894, am eşit ofiţer şi la 1 August, acelaş an, m'am prezentat la corp (Depozitul Echipagiilor Marinei) unde am fost însumat şi încazarmat. Incazarmarea consta în faptul că ni s'a dat gratuit nouilor ofiţeri camere de locuit în pavilionul ofiţeresc, unde aveam şi popotă, cu obligaţia de a locui acolo şi nu în oraş.

Toamna, bricul Mircea şi crucişătorul Elisabeta înapoindu-se din călătoria ce făcuseră, şi ofiţerii lor fiind debarcaţi, pavilionul ofiţeresc s'a populat: toţi sublocotenenţii şi locotenenţii trebuiau să locuiască în el; numai căpitanii aveau libertatea de a şedea în pavil'on sau în oraş, — după bunul lor plac. Astfel, mai toţi ofiţerii inferiori d'n marină, şedeau la un loc, mâncau împreună şi trăiau într'o strânsă legătură sufletească-camaraderească. Viaţa se scurgea între serviciu şi oraş unde, pe vremea aceia, neexistând un cerc militar, conducător i militari împreună cu protipendada civilă din Galaţi formaseră o societate, care da în fiecare Sâmbătă seara câte o petrecere dansantă, denumită „picnic".

In luna Februarie 1895 a început o agitaţie profundă printre toţi ofiţerii din pavilion: un căpitan adusese din oraş ştirea că în acest an *Mircea* şi *Elisabeta* vor face un prea frumos şi interesant voiaj, foarte lung — cel mai lung din câte făcuseră, — vor merge în Germania ca să asiste la inaugurarea canalului dela Kiel, tăiat prin sudul Danemarcei, până în gura râului Elba lângă Hamburg, — deci armarea şi plecarea acestor vase se va face mai de timpuriu de cum se obişnuia.

Uneori, după masa de seară, discuţiile se prelungeau

până naoptea târziu, între căpitani şi locotenenţi ; fiecare căuta, în felul său, să-şi justifice dreptul de îmbarcare pe aceste vapoare, înaintea celorlalţi.

Motivele ce se invocau, pentru şi contra, erau multe. In general însă, se desprindeau două ca mai importante :

1) Că Mircea va trece prin strâmtoarea de Gibraltar şi va intra în Oceanul Atlantic pentru a 2-a oară, după 13 ani, dela sosirea sa în ţară; iar Elisabeta face aceiaş călătorie, după 7 ani (venise în ţară la 1888).

2) Că ofiţerii îmbarcaţi pe aceste bastimente vor trece şi ei Gibraltarul şi vor primi botezul Oceanului, ceia ce constituia o experienţă importantă de navigaţie. Deci, în concluzie, — susţineau cei mai mulţi, — de astădată, trebue să fie îmbarcaţi, în majoritate, ofiţerii cari n'au trecut prin Gibraltar şi n'au navigat pe Ocean.

Fierberea aceasta, dintre ofiţeri, ne molipsise şi pe noi bobocii (sublocotenenţ'i). In fiecare seară după masă, ne strângeam toţi în camera unui coleg unde începeam discuţia asupra marei călătorii care se proecta. Numai că, în vorbăria noastră, nu se aducea nici un argument, — colegii mei nu făceau decât să se laude, că vor interveni prin Sfinţii lor X la Ierusalim, *Y* la Sf. Munte şi *Z* la Bucureşti ori Galaţi, ca să fie îmbarcaţi pe unul din aceste vase.

Eu tăceam. Ce puteam să spun? N'aveam decât un singur Sfânt, pe tatăl meu, şi el nu era la Ierusalim, nici aiurea, ci în cătunul Răsucenii de Jos, judeţul Vlaşca. Om simplu cu 4 clase primare învăţate cu litere chirilice — pe cari când le scria cu caturi, mi se păreau că sunt heroglife. — ce putea el să facă pentru Gibraltar şi Ocean ca să le văd, când, poate, n'ci nu le privise măcar pe hartă, în vremea lui... Inghiţeam în mine, cu amărăciune, lipsa unui Sfânt mai mare decât tatăl meu, şi-mi puneam toată speranta în noroc şi în raţionamentul logic că, fiind abia sublocotenent, voi fi îmbarcat ca să fac practică şi o mai bună ocazie, pentru o solidă practică, nu se putea face decât în voiajul de care era vorba.

In fine, în luna Martie a sosit ordinul de îmbarcare a echipajelor şi armarea celor 2 vase. Statul major al lui Mircea era: Maior (Lt. C-dor) Coandă Ioan comandant; Căpitan Pavel Popovăţ comandant secund; Căpitan Athanasiu Teodor, şef de careu şi ofiţer cu manevrele; căpitan Genoveanu Ioan; locotenent Focşa Constantin; locotenent Negru Constantin; subsemnatul şi colegul meu S Lt. Ciornei Titus. La maşină: Marchetti, şef mecanic; sub-lt. Gheorghiu Gheorghe, secund mecanic. Sef de echipaj al trupei, era vestitul sergent-adjutant Constantinescu Andrei (Mastella) imortalizat de Jean Bart în scrierile sale.

Odată cu sosirea ordinului a încetat şi agitaţia, — mulţumiţi şi nemulţumiţi, —— ofiţerii s'au liniştit. Insă, fapt curios, după darea ordinului, agitaţia s'a mutat în lumea civilă: mai toţi medicii doreau să se îmbarce ca doctori la bord pe Mircea şi Elisabeta. Soarta şi protecţia au îmbarcat pe căpitanul dr. Patzelt pe Elisabeta şi locotenentul stagiar dr. Buzoianu pe Mircea.

Nu-l cunoscusem până atunci pe maiorul Coandă, comandantul nostru, nu-l întâlnisem nicăeri: nici la Şcoala de marină, nici pe vas, nici la uscat. Când m'am prezentat D-sale, la bord, m'a impresionat puternic, dar plăcut: om tânăr, potrivit de înalt, ochii liniştiţi şi limpezi, figură distinsă, blândă, frumoasă, atrăgătoare şi încadrată de o frumoasă barbă neagră foarte îngrijită.

Ofiţerii români la Anvers, cu consulul nostru şi un grup de studenţi

PLECAREA

Noaptea Sfintei Invieri, în Constanţa, la începutul lunei Aprilie 1895. N'am să uit, decât în clipa morţei, sguduitoarele emoţii de fericire, încercate în noaptea aceia.

După festivitatea oficială a Invierei, în faţa Catedralei, ne-am înapoiat —— ofiţeri şi trupă — la bord şi am intrat în frunte cu bătrânul amiral Murgescu, comandantul Marinei, şi cu comandantul nostru, în cele două cazărmi ale bricului unde, — la mai multe mese frumos aranjate, pavoazate cu diferite pavilioane şi încărcate cu miel fript, cozonaci şi vin — am ciocnit ouăle roşii cu soldaţii, spunându-le diferite urări de bine.

Trecând apoi în careul ofiţerilor, ne-am adunat în jurul unei mese împodobite şi bine încărcate cu toate bunătăţile, cari p'atunci se găseau din belşug pe toate vasele marinei militare. La sfârşitul mesei Amiralul ne-a ţinut cam următoarea cuvântare:

„Fiţi atenţi iubiţi ofiţeri! Ascultaţi pe comandantul „vostru şi executaţi-i ordinele chiar cu riscul vieţii voas- „tre. Băgaţi de seamă!.. Navigaţia o să fie mai grea „prin Gibraltar, în Ocean, prin golful Gasconii (Bis- „caia), în strâmtoarea (canalul) Mânecei şi în marea „Nordului. Veţi întâmpina furtuni, curenţi, flux şi re- „flux, ceaţă deasă şi mare mişcare de vase. Fiţi cu ochii „în 4 ziua şi noaptea, şi cu 8 urechi pe ceaţă. Nu uitaţi „că vă duceţi să reprezentaţi Ţara, Tronul, Guvernul „şi Marina noastră la o mare şi impunătoare serbare, „unde vor fi reprezentate toate flotele din lume. Să „aveţi totdeauna o ţinută vrednică şi să nu faceţi nicio „greşeală, care să ne aducă vre-un ponos. Toţi ochii „străinilor şi ai noştri, din ţară, vor fi aţintiţi asupra „voastră. Fiţi la înălţimea nădejdii pe care M. S. Re- „gele, neamul nostru şi eu o punem în comandantul „vostru şi în voi. Vă urez călătorie bună şi să veniţi „sănătoşi"...

Dar... toate au un sfârşit... Serbări, masă, cuvântări, onoruri la Amiral... etc.

Mircea, îngrijit şi spilcuit ca un ginere, cu Mastella (şeful de echipă) înfipt în prova de teugă, ca o statue, şi cu *sifleia* (fluer special marinăresc) în gură, a ridicat ancora şi am eşit din port în largul Mării Negre. Era spre dimineaţă, dar zorile nu se iviseră încă.

Cu coatele pe copastie — şi rezemat de ea — în tribord, priveam înapoi oraşul ale cărei lumini dispăreau

din ce în ce: lăsam în urmă patrie, famil'e, prieteni şi o primăvară cu cireşi şi caişi înfloriţi şi cu zumzet de albine..., înaintea mea or'zontul cu întinderea nesfârşită a mării, puţin agitată.

Cu toate acestea, în mine cântau toate simfoniile din lume. Mă simţeam plin de iluzii şi speranţe ca un stup cu faguri, din faimoasele grădini suspendate ale vestitei regine Semiramis din Babilon. Şi, în adevăr, ce mai puteam dori? Tânăr sublocotenent, abia eşit din şcoală, îmi începeam cariera marinărească, ca ofiţer, pe dragul *Mircea* — vechiul meu tovarăş de ucenicie de odinioară, —— cu un comandant iubit şi stimat, în mijlocul unui careu de ofiţeri cari ne înţelegeam perfect şi cu un echipaj bine ales, — cu alte cuvinte, începeam cariera în condiţiile cele mai bune.

Iar, înainte... în drum... mă aştepta cel mai strălucit intinerariu: Bosfor, Constantinopol (Istambul), Dardanele, Suda (în insula Creta), La Valetta (capitala insulei Malta), Alger (vestit cuib al piraţilor), Gibraltar, Vigo (în Spania), Dartmouth (Anglia), Wilhelmshafen, Hamburg şi Kiel (în Germania). La înapoere: Amsterdam, Anvers, Porsmouth şi Cowes (în Anglia) Brest, Lisabona, Alicante, Barcelona, Ajaccio, oraşul natal al lui Napoleon (Corsica), Messina cu vestiţii curenţi Scylla şi Carybda, Constantinopol, Constanţa, Sulina şi Galaţi

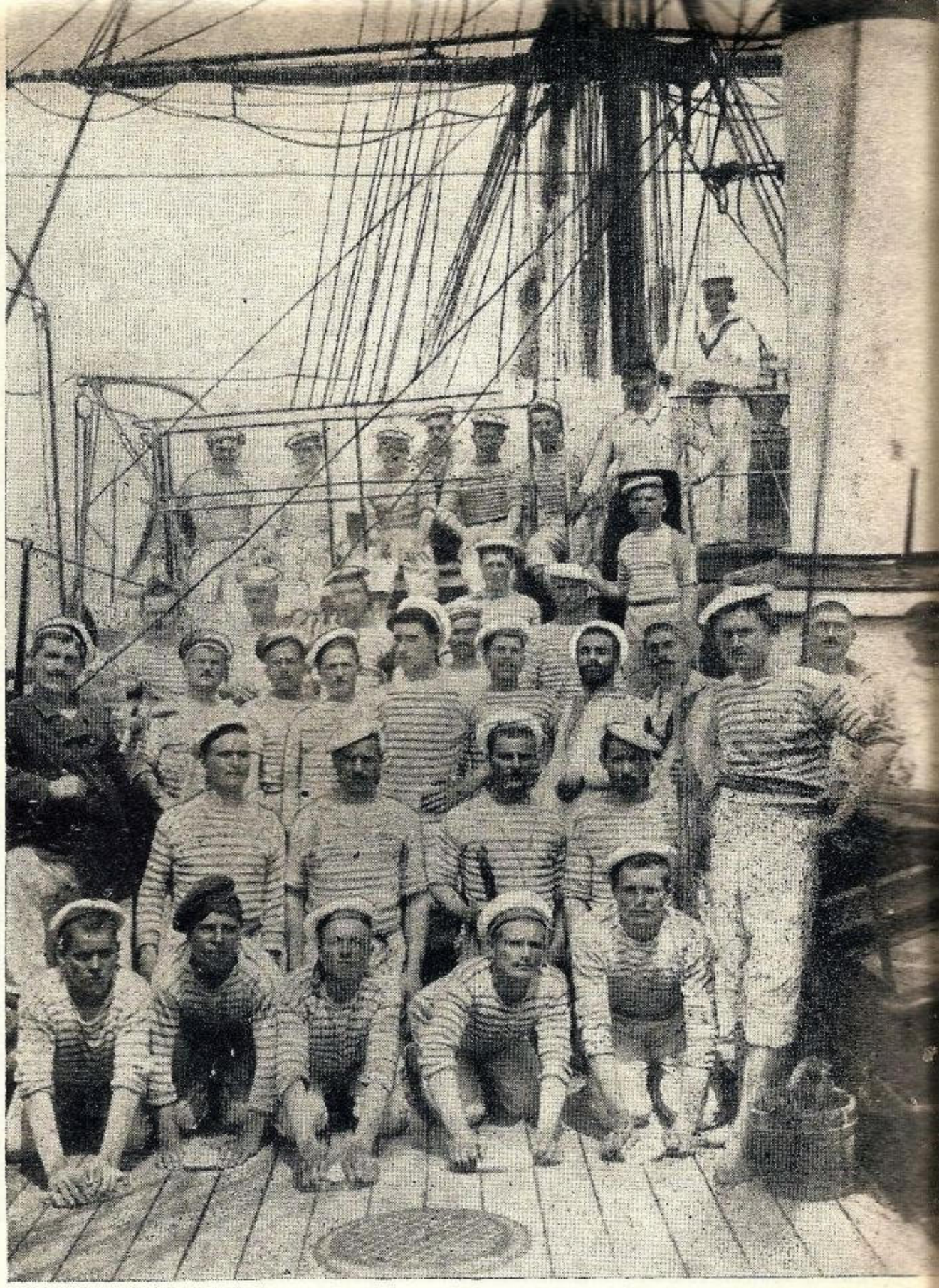
BOTEZUL OCEANULUI

Mai nainte de a ne angaja în strimtoarea Gibraltar am stat, în baia cu acelaş nume, o zi şi o noapte la ancoră, în care timp abia am putut vizita renumita stâncă a Gibraltarului, transformată de englezi într'o formidabilă fortăreaţă.

Dimineaţa am eşit din bae în strimtoare, luând drumul către vest în lungul strimtorei. Vântul bătea din pupa, dela Est, cu forţa 4-5. Cerul era în parte aco-

Comandorul Dumitriu pe vremea când era căpitan

perit. Orizontul clar. Mircea sub puterea maşinei şi cu toate pânzele întinse (mai puţin rândunicele şi sburătorii) fila 9—10 mile pe oră. Deşi vântul sufla dela Est, în strimtoare am găsit o hulă adâncă şi largă ce venea dela West din ocean. Vasul ca o lebădă uriaşă, cu aripele întinse, urca şi cobora majestos dealurile şi văile hulei.



Echipajul bricului Mircea în 1895 la bricuit puntea

Eşind din strimtoare în Ocean, am luat direcţia spre NW. Toţi ofiţerii şi soldaţii de pe punte — unii în tribord, alţii în babord, — priveau cu atenţie şi vădită curiozitate nemărginirea Oceanului; culoarea lui era de un verde — spălăcit, — mi-se părea urâtă faţă cu albastrul — turcoaz — frumos, cu care mă obişnuisem atâtea zile în Marea Mediterană. — Cerul şi orizontul erau aceleaşi. Vântul, însă, bătea cam dela SE, iar hula venea dela NW. Navigam în bune condiţiuni, din care cauză, toată lumea era bine dispusă şi mulţumită la bord.

Insă, după vreme bună şi bucurie vine în totdeauna — mai vârtos pe apă — şi necaz. Barometrul a început să scadă treptat şi vântul să joace: a trecut dela S. prin S.-West; toţi miroseam din aer că vom avea vreme rea. Dar cât de rea, din ce direcţie şi pentru cât timp? — asta era întrebarea pe care o aveam în suflet fiecare. — Nu ne am înşelat: vântul a trecut la NW unde s'a stabilit şi furtuna s'a deslănţuit. Am redus treptat toate velele până ce am ajuns la cele numite de furtună: trinchentinul şi brigantina; s'au micşorat şi numărul rotaţiilor la maşină, pentru a nu expune la frângerea axului he'icei, adică, — pe limba marinărească — am pus vasul la capă cu vântul şi valurile din prova-babord.

Vântul, care bătea furios cu forţa 8 şi cu rafale de forţa 9, din aceiaş direcţie cu hula, a transformat-o repede în nişte valuri năpraznice. Bietul Mircea rula şi tanga îngrozitor. Bompresul (arborele eşit afară din prova) intra cu totul în apă şi când eşea afară din val trepida atât de mult şi sguduia aşa de tare şi arborele

Ofiţerii de pe Mircea la Canea (Creta)

trinchet, încât ne temeam, în fie care moment, să nu se rupă, de odată, amândouă; în timpul acestor sguduituri vasul scărţâia din toate încheturele. Creasta valului — pachet enorm de apă — lovea puternic vasul, prin prova-babord, şi se îmbarca peste tambuchiurele (intrările) cazarmei soldaţilor, împărţindu-se pe toată puntea, încât marinarii, desculţi, umblau pe ea cu apa până la glesne.

Două zile şi 2 nopţi am ţinut la capă. Vasul nu mai înainta de loc, mergea numai în derivă spre coastă, dus de vânt şi valuri. — Ne găseam la câteva zeci de mile depărtare de coasta Portugaliei, în largul Oceanului şi ceva mai sus spre NW de gura Tagelui şi Lisabonei.

A treia zi dimineaţa comandantul se urcă la comandă şi ordonă ofiţerului de cart (serviciu) Căpitanul Atanasiu, profesor la Şcoala de Marină pentru manevre şi matelotaj, reputat manevrier, să prindă un moment de acalmie a valurilor, să întoarcă vasul la dreapta, (tribord) sub vânt, şi să ia valurile şi vântul din pupa, ca să mergem în Lisabona la adăpost. Imediat din sifleia lui Mastella a ţâşnit ascuţit semnalul şi apoi ordinul cu voce tare: *„Echipaj la posturile de manevră!...* Toţi, ofiţeri şi soldaţi, cu feţele îngrijorate şi obosite de nesomn, am isbucnit pe punte.

Manevra nu era greu prin sine şi ca technică, dar periculoasă pentru vas, ca execuţie, fiindcă un moment de acalmie al valurilor este greu şi delicat de prins. ş'apoi durata acalmii prinse joacă cel mai mare rol în această manevră. Dacă acalmia are o durată suficientă de timp, vasul are vreme să întoarcă cu pupa în direcţia valurilor, mai înainte ca valul care urmează îndată după acalmie să izbească vasul; dacă acalmia are o durată scurtă, valul care vine după ea — totdeauna mai mare ca celelalte — izbeşte vasul mai nainte de a-şi fi pus pupa în val, adică îl loveşte drept în mijloc, îl poate încl na până la răstunare şi rupe toate catargele.

Un proverb spune: „De ce ţi-e frică nu scapi". Şi aşa sa şi întâmplat: acalmia a fost de scurtă durată. Tocmai când Mircea era cu mijlocul său din partea babord, în direcţia valurilor, valul năpraznic a sosit şi ne a prins tocmai în culmea manevrei. Nea izbit în babord, producând o bubuitură puternică ca un tun de mare calibru. Creasta valului a sărit drept în sus, şi o trombă enormă de apă sa abătut peste comandă, bărci, puntea vasului, şi echipaj, inundând totul. Mircea tremurând, s'a culcat brusc, în toată lungimea lui, pe coasta dreaptă (tribord) cu capătul vergelor mari până la apă.

Inclinarea vasului a fost atât de violentă, încât Locotenetul Negru Constantin şi cu mine — cari înainte de a începe manevra, ne aşezasem pe sp raiul careulul ofiţeresc, la mijlocul vasului spre pupa, ţinându-ne cu ambele mâini de saula care încingea de jur împrejur capotul ce acoperea spiraiul, — am fost aruncaţi cu capot cu tot — saula rupându-se — în copastia tribord, şi trântiţi pe lat în apa care umpluse puntea. Câţiva centimetri mai sus de am fi fost asvârliţi, cădeam în plin ocean... Astfel comandant, ofiţer, şi soldaţi am primit botezul oceanului...

Dar, bravul Mircea, s'a ridicat îndată, scuturându-se ca un animal care este teafăr din apă la mal. Manevra a reuşit şi ne-am îndreptat spre Lisabona.

CANTALUPII ŞI FASOLEA

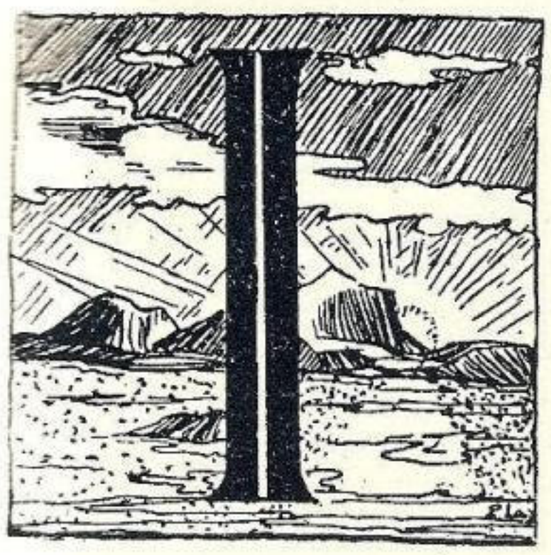
Ne întoarcem spre ţară şi, într'o frumoasă zi de vară, pe mare calmă, am intrat pela Flessing pe gura Escautului — şi printr'o serie de ecluze — la Anvers în Belgia. Comandantul nostru, de cum vasul a fost legat de cheu, s'a îmbrăcat în ţinuta de mare ceremonie: bicorn, frac, epoleţi, sabie şi pantofi de lac, şi s'a dus în oraş, pentru a face vizitele de rigoare, prevăzute în regulamentul de politeţă internaţională, autorităţilor civile şi militare.

După 2 zile dela sosire, primim ordin de a ne pune, toţi ofiţerii ţinuta de ceremonie, ca să mergem, împreună cu comandantul, la o masă de gală, dată în onoarea noastră de către generalul — comandant al cetăţei Anvers.

La masă lume nu tocmai multă: câteva Doamne şi Domnişoare, câţiva Domni civili şi militari. Masa o prezida un bătrân general simpat'c. Noi, ofiţerii mai tineri după Mircea, eram la coada mesei în ordinea următoare : Sub-Lt. Ciornei; în dreptul lui eu; la dreapta mea Lt. Dr. Buzoianu, după care urmau alte persoane amestecate: civile cu militari şi Doamne.

Masa a decurs în mod normal şi se apropia de sfârşit. Intr'un moment dat, se prezintă generalului un om de serviciu, cu un altfel de mâncare, când generalul îi ordonă să înceapă dela coada mesei. — Omul se prezintă în stânga lui Ciornei cu o frumoasă şi respectabilă tavă ovală, de argint, pe care se găseau doi frumoşi

Bricul „Mircea“ în coada unui ciclon...



n dimineaţa de 19 Mai 1888, *Mircea* plecă din Sulina, cu provizii pe timp de trei zile.

Marea calmă, timp admirabil. A doua zi se găsea în dreptul Constanţei. Face o voltă în vânt cu intenţia de a lua drumul spre Insula Şerpilor, pentru a intra din nou în Sulina. Se făceau manevre de pânze pentra a pregăti pe copiii din şcoala de marină în vederea unei călătorii mai lungi ce aveau să facă în acel an prin Mediterana.

Din senin, se stârni un vânt dela Nord, care sufla în faţă.

Mircea nu mai putea înainta; bătea pe loc în dreptul Capului Midia. Işi schimbă direcţia spre Est.

Vântul se întărea, schimbându-se peste noapte într'o cumplită tempestă.

Nimic nu se mai recunoştea.

In bezna unui iad întunecat, în care licărea numai fosforescenţa valurilor uriaşe, *Mircea* se sbătea de moarte; corpul scârţâia, gemea, la fiecare isbitură, şi întreaga arboradă, frânghii şi macarale, urlau înfiorător în noaptea ceea stranie în care părea că se apropie sfârşitul lumei.

Spre dimineaţă, o ploaie torenţială unea cerul cu marea, de parcă se rupseseră zăgazurile văzduhului.

Mircea căzuse în drumul coadei unui ciclon.

Trei zile şi trei nopţi s'a luptat între viaţă şi moarte. Patruzeci de vase cu pânze s'au înecat atunci, din cauza acestei furtuni, rămasă celebră în părţile Mării Negre.

Câte amintiri, din cele trei zile şi trei nopţi de groază şi de luptă nu au rămas neşterse în mintea copiilor marinari, ajunşi mai târziu comandanţi încercaţi pe cargoboturile şi pacheboturile marinei comerciale!

Mircea era cu totul inundat; îmbarca pachetele de apă prin ambele borduri; în compartimentele din prova, apa ajunsese aproape de un metru, pompele nu mai dovedeau. Valurile isbeau ca lovituri de tun. Catargul din prova s'a prăbuşit cu toată arborada pe punte. Barca balenieră a fost sfărâmată la postul ei. Tunurile s'au demontat pentru a fi aruncate în mare. Cabina bucătăriei, smulsă, umbla pe punte, purtată dintr'un bord în altul.

Corpul lui *Mircea* era ameninţat să fie spart de propriile piese, rupte din locul lor şi isbite cu violenţă de valuri, gata să pătrundă printre coastele lui.

O zi întreagă s'a luptat în apă un marinar erou, lemnarul bordului, legat c'o frânghie ca să nu fie măturat de valuri, pentru a degaja vasul de lemnele şi manevrele rupte cari-l ameninţau. Provizia se terminase şi începuse chinul foamei şi al setei.

In ţară jale; se svonise că *Mircea* s'a înecat. Părinţii îşi plângeau copiii pierduţi pe mare, nimeni nu putea da nici o lămurire; se ştia doar că bricul a plecat pe mare şi nu s'a mai întors...

Mircea ajunse la liman isbutind, pe jumătate distrus, să intre în Bosfor.

Intr'un hal de plâns, dar falnic ca un erou rănit, *Mircea*, cu un catarg lipsă, cu pânzele sfâşiate, cu bărcile sdrobite, defilă, admirat în ovaţii, prin faţa vapoarelor cari nu îndrăsniseră să iasă din Bosfor, să înfrunte furia Mării Negre...

Sultanul Abdul Hamid s'a interesat de soarta lui *Mircea*, a felicitat pe comandant şi a dat ordin să se facă, fără plată, toate reparaţiile necesare navei româneşti, în arsenalul Marinei Otomane din Cornul de Aur.

Raportul de mare al comandantului, Amiralul Eustaţiu, a fost publicat în „Monitorul Oastei“ din anul 1888.

JEAN BART

---

cantalupi, alături de cari se aflase câte un cuţit şi o furculiţă, ceva mai mari şi diferite de cele cari se întrebuinţaseră obişnuit la masă. Ciornei — care avea facultatea de aşi încrucişa ochii, după voinţă, ori de câte ori nu-i plăcea ceva sau era nedumirit — se uită cruciş la cantalupi şi la ustensilele de lângă ei şi spune cu emfază servitorului: „Mersi“. Eu priveam cu atenţia încordată şi mi-am zis, repede, în clipa aceia: Bine, cantalupi or fi ei după culoare şi formă, nu le lipseşte nici coada de care s'au ţinut în vrejul lor, dar de ce nu sunt tăiaţi felii, ca la noi? Cum să-i tai eu? Dacă fac vr'o nefăcută? Mai bine zic şi eu mersi ca Ciornei şi, dacă o fi vr'o nefăcută, apoi ea a fost începută de Ciornei. Cu această slabă mângâere în suflet am răspuns şi eu *mersi*, căutând să iau atitudinea omului sătul. Servitorul a trecut la D-rul Buzoianu, — *mersi* a răspuns şi el. In fine, cel dealături, un belgian tânăr înfige furculiţa într'un cantalup şi, cu cuţitul, îşi tae o frumoasă felie de îngheţată cu fructe. In acel moment, Ciornei mi-a dat uşor cu cotul şoptindu-mi la ureche: „Imi lasă gura apă. Aşa îngheţată n'am văzut niciodată, cred însă că servitorul, după ce-i va servi pe toţi, va mai trece şi pe la noi“. Ori, servitorul, ne-a pedepsit: n'a mai revenit. Noroc că tragedia asta culinară a trecut neobservată de cei mari, şi dintr'o parte, şi din cealaltă, — discuţiile fiind mai închegate, ca la sfârşit de masă copioasă.

După masă, generalul ne-a chemat numai pe noi ofiţerii bricului şi făcând cerc în jurul său îi spune, în limba franceză, comandantului nostru: „Comandante, înainte de a părăsi ţara noastră, te rog să-mi faci o plăcere. In ajunul plecărei, să dai echipajului D-tale să mănânce fasole uscată. Şi, când vei ajunge la Flessing, în dreptul fortului, să întorci echipajul cu spatele către fort şi să ordoni soldaţilor D-tale să înceapă să tragă, ca să salute cu câte... lovituri vor putea, pe comandantul fortului“...

Şi generalul satisfăcut, a început să râdă cu poftă împreună cu comandantul nostru şi ceilalţi ofiţeri mai mari, Noi, — Ciornei, Buzoianu şi eu — neştiind ce rost avea gluma aceasta, cam... parfumată, la început am făcut ochii mari, pe urmă, ne-a molipsit şi pe noi râsul.

Pe drum în spre vapor Comandantul ne a povestit rostul glumei generalului:

„Comandantul fortului Flessing s'a plâns oficial, în „scris, Comandantului cetăţei Anvers, că Mircea va„por de Război Românesc nu salutase cu tunurile pă„mântul belgian când a intrat pela Flessing. Când „Comandantul nostru a făcut vizita de rigoare genera„lului comandant, acesta i-a arătat plângerea, la care „i-s'a răspuns, — arătându-i şi documentul — că Mir„cea, fiind un vas şcoală cu 2 tunuri mici, numai pentru „exerciţii, este scutit de salut printr'un act recunoscut „şi aprobat — prin Legaţiile noastre — de toate statele „pe unde aveam să trecem în voiajul nostru“.

Cu această ocazie i-am istorisit şi noi gafa ce făcusem cu cantalupii la masă.

(va urma)

AMINTIRI

DIN

Campania anului 1888 a Navei Şcoala „Mircea“

de Lt Comandor (R)
BIBERI CONSTANTIN

Mai zilele trecute fiind chemat la Constanţa de „Consiliul de Război“ de acolo şi deşi voiajul nu era tocmai agreabil, distanţa fiind cam mare (T. Severin — Constanţa), totuşi aveam bucuria să mai revăd Constanţa, portul, marea şi în special pe bătrânul şi iubitul meu profesor *„Mircea“* pe care am petrecut zile care nu le voi uita niciodată şi care mi-au rămas aşa de bine întipărite în minte încât şi astăzi după atâţia anari de ani pare că le văd şi le trăesc.

In adevăr, cum m'am apropiat de gara Constanţa şi cum a început să se vază portul şi marea, primul vas pe care l'am distins şi recunoscut a fost *„Mircea“ !* Alb, ca o lebădă, cu silueta lui fină şi elegantă, era ancorat în mijlocul portului. Era aşa de frumos încât îmi părea o adevărată bijuterie faţă de celelalte vapoare cu corpuri mari negre, care vărsau pe coşuri nouri de fum şi pe care un furnicar de oameni lucrau.

Din momentul ce l'am văzut pe *„Mircea“* a început ca într'un caleidoscop să mi se înşire toată viaţa mea din copilărie, voiajele făcute cu el, zilele frumoase şi senine, zilele rele, serviciu după program cu încrucişatul şi descrucişatul rândunicilor la ridicarea şi lăsarea pavilionului, zilele de închisoare de la pupa pe grătare; însă toate la un loc au un farmec care nu se poate şterge şi uita cât voi trăi.

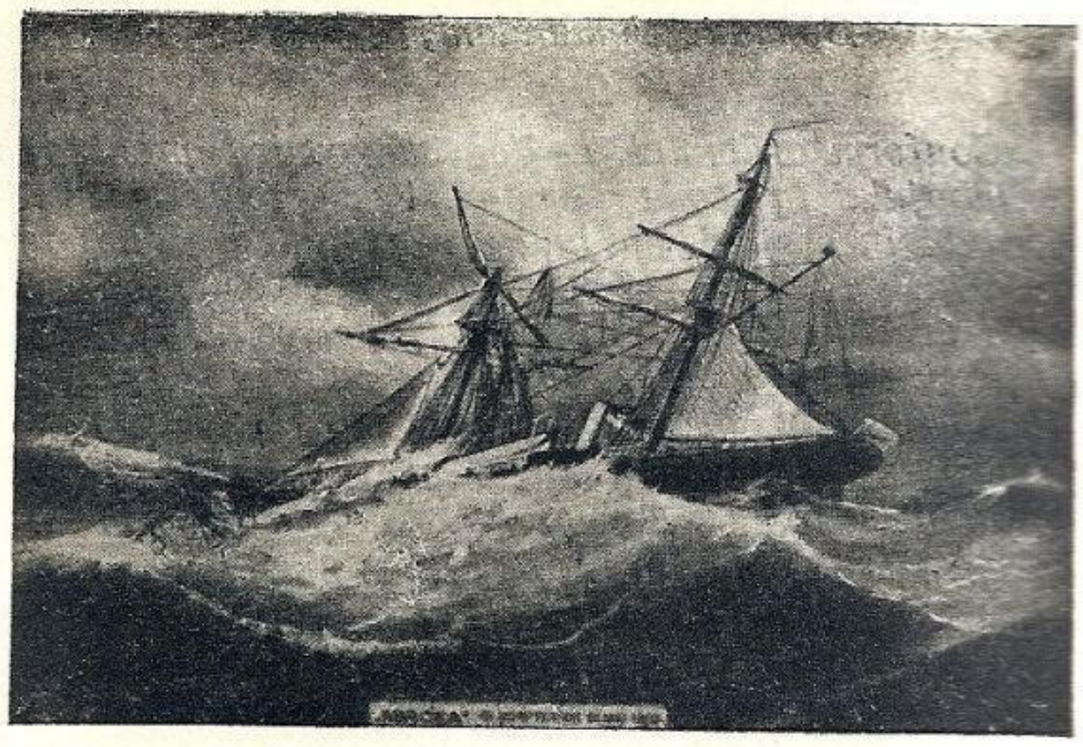
De atunci de când eram copil în „Şcoala de Marină“ au trecut ani, au nins multe erni peste capul meu, am comandat diferite vase atât în Marina Militară („Grănicerul“, „Opanez“, „Fulgerul“) cât şi în Marina Comercială a Statului („Principele Carol“, Yachtul „Ştefan cel Mare“ etc. etc.) dar de nici unul sufletul nu a rămas aşa legat ca de dragul meu „Mircea“ care a scos pleiade de Amirali, ofiţeri superiori care au fost şi sunt parte din ei şi azi mândria Marinei şi a Ţărei cum şi comandanţi pe vasele Statului (S. M. R. şi N. F. R.).

Din toate cele întâmplate şi trăite de mine pe „Mircea“ şi sunt cam multe, de oarece am făcut vre-o 6 campanii, voi descrie mai jos una, campania din 1888 cu furtuna din Marea Neagră.

Era în anul 1888 luna Aprilie; se lucra cu febrilitate la Arsenalul Marinei pentru complectarea micilor reparaţiuni de care mai avea nevoe „Mircea“, se făcea pituratul şi curăţenia generală, căci la 1 Mai se îmbarcau elevii „Şcoalei de Marină“ urmând a întreprinde o mare şi frumoasă călătorie în Marea Mediterană.

Comandantul Marinei sau mai bine zis al Flotilei, căci aşa era intitulată Marina pe vremea aceia, era defunctul *General N. D. Maican,* iar comandantul lui *„Mircea“* era Dl. *Amiral Eustaţiu* pe atunci Căpitan şi care în acelaşi timp era şi Directorul „Şcoalei de Marină“.

Statul Major al Vasului era astfel compus: Secund *Comandorul Popovăţ,* pe atunci Locotenent, iar ca ofiţeri la bord Locotenenţii *Bildirescu* şi *Atanasiu* precum şi Sublocotenenţii, actuali Dl. *Comandor Boerescu* şi *Iorgulescu* decedat, Medic al Navei era Medicul Locot. Veterinar *Ludovic Satmary.*



Bricul Mircea în ciclonul din 1888

In ziua de 1 Mai „Mircea“ era ancorat în radă la Galaţi având îmbarcaţi elevii „Şcoalei de Marină“ cu un efectiv de 45 elevi, 58 oameni de trupă, 5 amploiaţi civili şi ofiţerii Şcoalei arătaţi mai sus.

Cu echipajul constituit astfel la 1 Mai „Mircea“ îşi începu campania de instrucţie şi azi după atâţia ani pare că văd pe defunctul General Maican, trecând nava şi echipajul în inspecţie, urându-ne bun voiaj, după care a părăsit bordul.

Subsemnatul în acel timp terminasem anul al 3-lea al Şcoalei de Marină şi îndeplineam la bord funcţia de Şef al Divizionului al II-lea şi al arborelului din prova.

Se dă la posturile de plecare, cabestanul începe să se învârtească, ancora e smulsă, ancora e la post, „Mircea“ face un elegant rondou, luându-şi drumul spre mare; după cotul Pisica, Galaţii dispar şi ca un văl de mâhnire ni se lăsa la toţi pe suflet, căci de acum începea obositoarea muncă de mare cu nesfârşitele carturi şi în acelaşi timp şi lupta cu elementele Naturei.

Ca parte hazlie, deşi pentru noi momentul era solemn, e că la plecare Generalul recomandase D-lui Căpitan Eustaţiu, că ar fi bine să debarce animalele de la bord (adică un căţel mic, vestitul „Dîlmuj“ şi vre-o 2 pisici) şi cum elevii ca în orice Şcoală îşi dau diferite nume ca: maimuţă, câine, cal etc. pe dată ce au auzit acest ordin al Generalului au şi început să strige pe nume pe elevii care aveau porecle de animale, ca să fie gata că vor fi debarcaţi în primul port, conform ordinului Generalului. Cei cari au fost atunci îmbarcaţi pe „Mircea“ trebue să-şi aducă aminte de acest episod hazliu.

După cum am spus, campania de instrucţie începea eşind în Marea Neagră unde se pregătea echipajul în vederea voiajului ce în curând trebuia să întreprindă în Mediterana.— Punctele între care s'a evoluat au fost Sulina, Constanţa, Mangalia şi Caliacra.

In timpul acestor evoluţiuni, în eşirea de la 19 Mai din Sulina, (fiindcă de mai multe ori intram şi eşam din port), nava a fost surprinsă la larg de un timp foarte rău, care se deslănţuise în zilele de 21, 22 şi 23 Mai, producându-i grave avarii în arboradă şi care îl forţă după o rătăcire şi guvernare la capă de 3 zile, să se refugieze în Bosfor, unde nici nu se gândise.

Pentru a se vedea peripeţiile survenite acestui vas în aceste zile, altă descriere mai detailată şi mai fidelă de cât însuşi raportul Comandantului nu poate fi, aşa că îl voi reda întocmai după cum e publicat în Monitorul Oastei din 1888:

Domnule Comandant,

„Conform ordinului D-Voastră pentru pregătirea „echipajului în scopul campaniei ce trebuia să între- „prindă în curând, am luat dispoziţiuni a eşi în mare „pentru a rămâne 3-4 zile; — drumul ce'mi trăsesem „să'l urmez era: de la Sulina să mă cobor spre Sud „aşa ca să recunosc farul Sft. Gheorghe, apoi să „înclin drumul spre Sud-Vest pentru recunoaşterea „Constanţei şi apoi să pun capul pe Insula Şerpilor, „să o dublez şi să mă întorc la Sulina.—

„In acest scop la 18 Mai, 6 ore dimineaţa, am pă- „răsit Sulina cu un usor vânt favorabil de Sud-Est, „am recunoscut Sft. Gheorghe la 7.30 seara şi spre „ziuă la 8 ore mă aflam în dreptul Constanţei, unde „executând volta în vânt am luat drumul la larg din „cauza vântului, ce nu era tocmai favorabil, ţinând „vântul aproape, murele la babord, aceasta pentru a „mă îndepărta în deajuns la larg, astfel ca cu cea- „laltă bordee să pot câştiga în vânt. La orele 3.50 „p. m. virat de bord şi cu vânt ce trecuse la N.—N.W. „abia am putut la 6.20 să mă aflu în dreptul capu- „lui Midia unde am executat din nou volta şi cu „vântul ce trecuse la N 1/4 NW. luai drumul N. 48°E „aşa ca să trec în destul de larg de Sft. Gheor- „ghe şi să pot recunoaşte mai târziu Insula Şerpilor.

„Pe la 1 noaptea începe a se întuneca şi vântul „se întăreşte puţin; spre finele quartului vântul re- „fuză de 1/4 trecând la Nord şi se întăreşte simţitor. „Imediat luat drumul spre Est pentru a mă depărta „cât se poate mai mult de coastă la larg în preve- „derea unui vânt tare de Nord (barometru începuse „a scădea destul de repede). Pentru a mă întoarce „şi a lua drumul la Constanţa sau Caliacra spre a „mă adăposti, nici nu era de încercat şi nu ar fi „fost prudent de loc, de oarece timpul era foarte în- „tunecos şi ploaia începuse că nu se mai putea ve- „dea la o milă distanţă şi în cazul de a nu nimeri „sigur la Constanţa sau Caliacra, aşi fi fost expus „a cădea la coastă inevitabil. Prin urmare singura de- „ciziune de luat şi cea mai prudentă a fost acea de „a pune capul la larg şi a primi timpul rău cât s'ar „putea mai la Est departe de coastă, pentru a avea „loc de derivat în deajuns spre Sud, unde eram si- „gur de a nu întâlni pământ de cât la o foarte mare „distanţă.

„Tocmai după cum prevăzusem, vântul se întăreşte „din ce în ce şi marea se formează luând proporţiuni „mari. Luat din timp precauţiunile pentru vremea „rea ce ne-a găsit la capă sub trinchetin, vela-strai „şi artimon. In noaptea de Sâmbătă spre Duminică, „pe la orele 8 seara vântul suflă tempestuos cu rafa- „le violente, mare enormă, grenurile se succedau „fără întrerupere, ploaie torenţială cu picături enorme; „era imposibil a se mai lucra în arboradă, dacă ar „mai fi fost necesitate. Pentru a putea ţine în vânt, „fac presiune la maşină cu ajutorul căreia şi cu „velele de capă puturăm ţine aşa ca să nu cădem „travers. Tangajuri enorme combinate cu ruliuri de „30°—35°.

„La ora 9 bastonul flocului se rupe de la a doua „capelatură; la 10 h. bastonul se rupe pentru a doua „oară de la I-a capelatură, de unde slăbirea arbore- „lui gabierului mic, care nu întârzie şi el la 10 h şi „5 m a se rupe şi prin căderea sa a se rupe şi arbo- „retul mic ce era scoborât şi legat în lungul arbore- „lui gabier. Indată luat măsuri pentru consolidarea „lui şi a vergei sale, ca să nu cadă pe punte.

„Din cauza grenurilor şi a ploaiei torenţiale con- „tinue, imposibil a avea o observaţiune pentru deter- „minarea punctului. Derivă de 2 mile pe oră spre „Sud. Din această cauză chiar dacă ar fi fost posibil „n'am fi putut lua vântul din pupa şi fugi cu el. „Această manevră o păstram ca cea ma de pe urmă, „în cazul când n'am fi putut ţine la capă din cauza „mărei ce ar fi ameninţat să îmbarce, sau pentru a „fugi de coastă. Trecerea de la capă la vântul di- „napoi era periculoasă din cauza trecerii cu vântul „travers, când de sigur îmbarcând sub vânt, am fi an- „gajat. In schimb vasul s'a comportat admirabil de „bine, n'am fi crezut să poată rezista unei aseme- „nea tempeste şi mărei enorme ce exista.

„Duminecă ziua părea a se îndrepta (barometrul se „urcase de la 760 la 765). Spre seară revine din nou „la aceiaşi furie ca şi în noaptea precedentă şi la „orele 11 noaptea atinge maximul său de forţă (baro- „metrul sare brusc de la 764 la 761). Vântul tempes- „tuos, ploaie torenţială şi marea devenise demontată; „vasul cu ajutorul maşinei şi a velelor de capă abia „mai poate ţine în vânt, marea îmbarcă prin amân- „două bordurile şi pe la prova, ruliurile şi tangaju- „rile erau enorme şi foarte brusce, vasul fatiga foarte „mult. Toate pompele bordului lucrau pentru scoa- „terea apei din cală şi compartimentele din prova „unde era 50 cm. apă; în celelalte compartimente se „pompa cu maşina.

„Luni despre ziuă, odată cu creşterea barometrului „vântul începe a mai slăbi; se luminează pentru un „moment, aşa ca să ne mulţumim cu o observaţie „luată cu o eroare grosieră, cum am putut constata „mai târziu când am făcut observaţii în condiţiuni „bune; punctul căpătat cu acea observaţiune ne plasa „pe meridianul 27° şi paralelul 42° 30'.

„Cum aveam absolut trebuinţă de proviziuni şi „cum marea şi vântul mai căzuse, m'am decis a fugi „cu vântul din pupa spre Constantinopol; orice altă „direcţie mi-ar fi fos imposibilă de luat, căci aşi fi „avut vântul şi marea travers sau din prova, contra „cărora n'am fi putut rezista.

„Aci este locul să fac cunoscut că ofiţerii cei noi „şi echipajul a avut ocaziunea a se instrui în ade- „văratul sens şi a profitat cât n'ar fi profitat, exe- „cutând întreaga campanie cu timpuri obişnuite. A- „ceasta a fost pentru ei o adevărată şcoală.

„Ofiţerii au corespuns aşteptărilor mele, s'au purtat „admirabil, făcându-şi mai mult decât datoria până „la cel din urmă moment, cu toată fatiga şi ploaia „ce nu înceta a cădea torenţial.

„Echipajul, atât oameni cât şi elevii, exceptând pe „cei slabi şi care nu puteau suporta marea, au fost „admirabili, mai ales parte din ei pe care-mi rezer- „vez a-i semnala la timp pentru a fi recompensaţi, „riscându-şi în unele lucrări viaţa lor chiar.

„După terminarea reparaţiunilor rog aprobaţi a se „continua partea 2-a a Campaniei. Partea I-a fiind „destinată pentru formarea oamenilor a fost cu pri- „sos făcută în timpul celor 5 zile de voiaj.

„Cu ofiţerii ce-i am şi oamenii astfel cum s'au „format pot face chiar turul lumii; dacă însă după „întoarcere va mai rămâne timp pot vizita şi portu- „rile din Marea Neagră ce trebuia să vedem.

„Afară de avariile semnalate, maşina are trebuinţă „a fi vizitată, corpul de asemenea călăfătuit, dubla- „jul înlocuit. Bucătăria dislocată puţin de pe punte „va trebui de asemenea întărită. Cred că în două „săptămâni să fiu gata a lua marea.

„Ministru nostru plenipotenţiar mi-a promis şi mi-a „dat deja concursul pentru o repede şi o bună repa- „raţie.

Comandantul Bricului „Mircea“
Căpitan (ss) Eustaţiu

In urma acestui raport adresat Comandantului Flotilei, se făcu intervenţie la Minister, în sensul de a aproba şi interveni pe cale diplomatică intrarea în bazin la Constantinopol şi repararea avariilor suferite, justificându-se Ministerului cele întâmplate nu numai cu raportul de mai sus dar şi prin mai multe copii de Procese-Verbale ce se culesese de pe la Comandanţii diferitelor bastimente care se găseau în mare în acelaş timp cu „Mircea“ şi care le încheiase în scop de acte justificative faţă de societăţile de care aparţinea, relativ la întârzierile şi avariile suferite de ei.

In urma acestor dovezi Ministerul aprobă intrarea în bazin a Bricului „Mircea“ şi repararea sa cât mai iute.

Aprobarea fiind comunicată vasului la Constantinopol, acesta intră chiar a doua zi în bazin, unde este scos pe cală, călăfătuit, reparate tablele la corp, bucătăria întărită şi apoi toată arborada degradată făcută din nou, astfel că în seara de 10 Iulie totul a fost gata, la 20 am eşit din bazin şi din Cornul de Aur, iar la 22 luam din nou marea, începând a doua parte a Campaniei cu itinerariul următor:

Constantinopol	Livorno	Alger
Pireu	Spezzia	La Goulette
Navarin	Genova	Malta
Messina	Toulon	Canea
Neapole	Barcelona	Constantinopol
Civitta-Vechia (Roma)	Palma	Constanţa

Sulina şi Galaţi

In a doua parte a Campaniei am mai avut de multe ori timpuri rele, cum a fost traversada de la Genova la Toulon unde am fost nevoiţi a ţine la capă vre-o 2 zile (24 şi 25 Iulie) dar aceste timpuri rele nici pe departe nu se pot compara cu cele din Marea Neagră.

La 8 Septembrie eram înapoi în ţară şi câtă bucurie pe noi când santinela din gabia de la arborele din prova anunţa, cum am trecut Cotul Pisica, că se zăreşte Galaţii noştri dragi pe care îi părăsisem de aproape 5 luni.

La bordul lui Mircea: (dela stânga la dreapta) Amiral Irimescu, Amiral Coandă, G-ral Stan Popescu, G-ral I. Vlădescu, C-dor Mărgineanu, Amiral Niculescu Rizea, T. Berberianu ajutor de primar

La Neapol după indicaţiunile date unui pictor acesta a reprodus pe pânză în culori noaptea de 21 Mai petrecută de Bricul „Mircea“ şi care face obiectul naraţiunei de faţă.

La bord odată sosit vă puteţi închipui emoţiunea şi bucuria ce am avut văzând şi recunoscând toate locurile care-mi erau aşa de dragi, mi-am recunoscut divizionul, locul de dormit în hamac, în fine totul, aşa că am avut o mulţumire şi bucurie sufletească cum nu se poate descrie.

Târziu seara m'am debarcat emoţionat în fundul sufletului şi mulţumit că am putut să-l mai văd încă odată pe dragul meu „Mircea“ care şi acum ca şi altă dată se pregătea pentru campania de vară.

A doua zi dimineaţă am părăsit Constanţa cu regretul timpurilor trecute şi cu ochii la fereastra vagonului m'am tot uitat la „Mircea“ până a dispărut.

Vice Amiral M. Gavrilescu

DUPĂ 40 ANI DELA FURTUNĂ

Din iniţiativa d-lui Amiral *Gavrilescu*, comandantul Diviziei de Mare, în 1928 s'a comemorat 40 de ani dela furtuna din 1888, la care au luat parte toţi cari fusese copii sau maturi în acea noapte de pomină. Alături de ei au ţinut să nu lipsească nici cei ce îşi făcuseră ucenicia pe *„Mircea“*, trecând prin alte furtuni ceva mai mititele.

Au fost prezenţi: Amiralii Irimescu, Gratzoski, Coandă, Niculescu Rizea; veteranii dela 1888: general Gabriel Sion, Colonel Cruţescu, Comandor Biberi, Căp. Măcărescu, Căplescu, Georgescu, Ionescu, — precum şi mulţi invitaţi.

Se desveleşte de d. Amiral *Irimescu*, decanul celor prezenţi, placa comemorativă bătută în ghiul bricului, păstrându-se câteva clipe de reculegere. D. Comandor *Boerescu*, secundul de pe vremuri, dă raportul comandantului. D. Amiral *Gavrilescu* elev în 1888, rosteşte o însufleţită cuvântare reamintind peripeţiile acelei nopţi de groază, desvoltând raportul comandantului.

După un dejun animat pe *„Dacia“*, la care fiecare şi-a dat drumul amintirilor, invitaţii trec pe *„Mircea“*. Amiralul Irimescu, cel mai vechi dintre foştii comandanţi ai bricului, ia comanda, veteranii trec la posturile ce le aveau în 1888 şi *„sifleele pe punte“... vira ancora... „sus gabterii“...*

„Mircea“ iese în larg. Printre gabieri, d-l Amiral Gavrilescu, sprinten ca pe vremea când era elev, se urcă pe sarturi până la crucetă.

Se reintră în port, „Mircea“ îşi reia postul, iar echipajele de veterani se despart cu lacrimi în ochi, făgăduind a se reîntâlni, — cine ştie câţi, — în 1938, după 50 de ani.

MIRCEA CU VANT BUN

(după Căp. D. Ştiubei)

Legenda lui Mircea

S'a născut din spuma albă a mării şi din albastru-violet al cerului de toamnă, şi-a scuturat nefirea în asfinţitul purpuriu şi lacrimele mărei, transformate în nestemate, i-au mângâiat obrajii t'neri şi catifelaţi. O rază întârziată, i s'a furişat în plete şi două stele i s'au oglindit în ochi. Parfumul ierbii şi al frunzelor roşietice, l'a îmbătat, şi-a adormit întâiaşi dată în leagănul moale de muşchiu şi flori.

Vântul de seară i-a şoptit un cântec, iar gândul lui s'a prins de-o frunză, a zburat în aer, a fâlfâit o clipă şi s'a aşternut odată cu somnul.

Marea a cuprins soarele, şi vântul a certat frunzişul, iar noaptea şi-a aprins făcliile mici, multe, minunate în depărtarea lor, şi şi'-a întins aripele pe flori, pe cer, pe apă.

Înălţimile s'au cufundat în adâncuri şi totul era — linişte. Şi'n tăcerea nemişcată a nopţii s'a deşteptat un fluture. Cinci rotocoale în întuneric şi fluturele cenuşiu şi-a lepădat aripele. Creşte încet, apoi mai iute, şi mai iute. Un abur, ca un nor, ia forma stranie a unei fecioare, cu plete lungi, cu ochii mari şi negri ca ai nopţii în care s'a întrupat.

E visul. Şi în vălul straniu se apleacă şi sărută fruntea micului ce doarme.

Din fundul zării se arată însă, într'o minunată haină albastră, *Dorul*. Venind cu paşi de aer să-aducă o şoptire şi o ursită.

Din celălalt colţ al lumii soseşte mână 'n mână *Iubirea* cu *Durerea*. Se strâng în cerc şi 'ncep povestea lor de ursitoare, cu grai domol, cu zâmbet cald şi blând.

Cea mare îi oferă pentru viaţă, mâna dreaptă. E VISUL. Şi-l va călăuzi de azi încolo prin tot locul.

A doua, DORUL, îi va sta în preajmă. Şi va apare 'n dată ce visul va fi scris pe gândul micului vlăstar imaginea lui scumpă.

Şi acum aproape 'n şoaptă îşi spune şi copila cu ochii de cicoare, ursita ei de veacuri. Ea e IUBIREA. Cu Visul şi cu Dorul va sta şi ea alături şi tinerei făpturi îi dărueşte un nume, căci îi căzură sorţii să-i fie naşe.

— „Te vei numai deacuma aşa cum vreau eu: *„Mircea"* — E numele pe care l-am dat la toţi aceia ce soarta a hărăzit—ca să le fiu naşe eu. Vei fi voinic ca Mircea —viteazul Domn al Ţărei, ce dela mine dragul de glie a primit. Vei fi gingaş ca fiul Domniţei, ce durerea l'a dus cu ea departe spre ţărmuri de Apus. Iţi vei iubi stăpânul din visurile tale şi Dorul te va face s'o cauţi mereu. Iţi vei iubi chemarea şi gândul nepătruns. Logodnica ta fie fecioara din Ocean, Măiastra ei făptură să-ţi farmece simţirea cu vraja ei felină, cu zâmbetu-i de sfinx. E albă ca o cupă de crin sau lăcrămioară, şi poartă plete blonde, cunună de mărgean; în ochii ei topaze şi'n vălu-i de minciună se oglindeşte zarea şi cerul, şi visarea.

O vei iubi; iar viaţa-ţi de muritor schimba-vei cu cea de veci, pe care o vei primi la ea".

Aşa grăit-a zâna cea bună, şi sărutul, ca o pecete, pe fruntea de zăpadă a micului, îl puse.

Apoi veni din umbră a patra zână, care văzând ura-rea bună a celor trei surioare, cuprinsă fu de ură. De ce copilul ăsta, ce dormea liniştit, să aibe toată viaţa atâta fericire ?! De ce să aibe parte de Dor, Vis şi Iubire?! Cum va putea să simtă şi el al vieţei foc, dacă prin lumea asta va trece tot zâmbind? Va trebui să ştie că nici Dorul, nici Visul, nici Iubirea nu sunt cu el deacum mai singure ca'n veacuri, şi că alăturea cu ele stă ea, DURREREA. Căci deci din toate cele patru, îşi va găsi puterea de viaţă şi va şti că numai ei îi datoresc şi ele ursita fer'cirii pe care atunci când va găsi-o, Mircea, va trebui să moară".

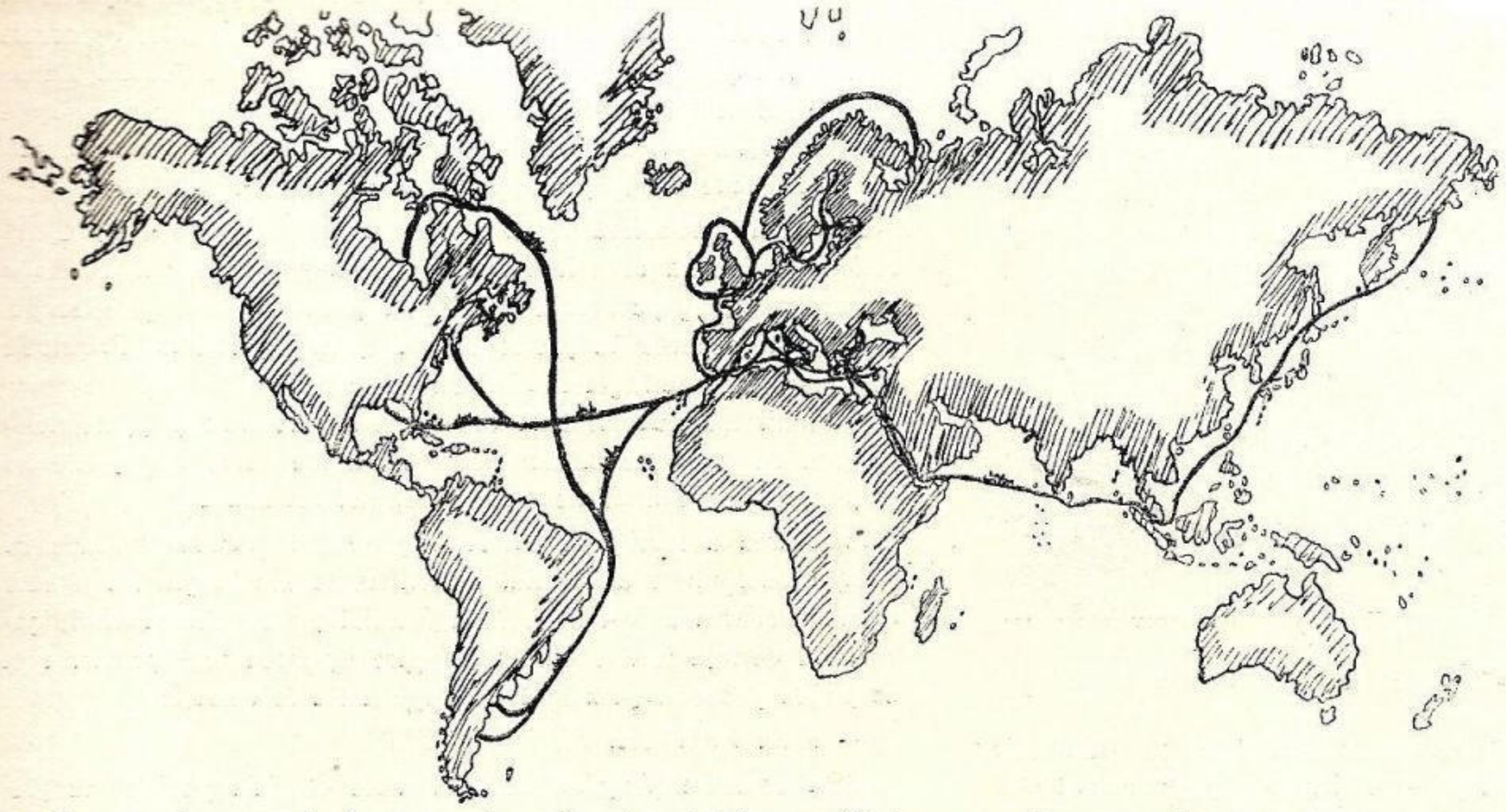
Atunci, Iubirea, mai culese din zbor frânturi de şoapte şi naşe fiind, adause:

— „Nu vei muri deantregul, ci numai jumătate, căci fericirea ta nu este trupul, ci sufletul şi gândul ce vor trăi în veci".

Şi dispărură 'n ceaţa ce se lăsase deasă în zorile de zi. Şi păsările îşi dregeau glasul, iar florile şi-au deschis cupele pentru rugăciunea către cer. Verdele închis şi obosit al câmpului şi pomilor a înviat pentru o clipă. Şi oamenii au început să treacă spre pădure.

In drumul lor l'au găsit pe Mircea, l'au luat cu ei, l'au iub't şi l'au crescut în mijlocul lor; când au plecat lau luat cu ei la munte. Şi a crescut, şi din micuţ a devenit voinic, cu plete lungi şi cu adâncuri săpate în priviri.

Dar într'o bună zi porni din nou la drum. Era frumos



acolo sus, în munți, dar nu știu cel mâna în lume. Căci cum stătea privind la cer și cufundat în visuri, îl prinse Dorul. Și plecă departe, spre fapte mari spre alte zări. Il prinse Dorul colindând și când privea la cer, vroia să știe ce-i în el. Ce's stelele și ce e luna ? Dar când privea în zare îl durea ceva în suflet. Il durea dorul de casă, dar tot el îl impingea 'nainte. Il mai durea și visul lui în care a văzut făptură mândră. Era o floare. Și era albă ca zăpada și buzele ca fraga, în ochii ei purta tot cerul și'n plete purta soare.

In văl verzui înainta ținând privirea 'n van. Pe cap purta cunună rară din fire de mărgean.

Ș. Mircea o privea acum în visul lui și chiar fiind treaz. Și dorul îl mâna spre casă, iubirea îl mâna la drum.

Și-a rătăcit, timp îndelung, prin munți și văi și prin câmpii și Dorul îl mâna, și 'n vis Iubirea-i aprindea făclii. El alerga ca un nebun din zori și până târziu și nu știa că dorul său, mereu îl va mâna.

Și așa ajunse într'o zi la malul unui râu, și apucând pe apă'n jos, ajunse într'un loc stâncos, și 'ajunse apoi cu och i lui să vadă ce n'a mai văzut.

Minune !

Râul se vărsa în apă mare. De acolo de pe stâncă sus, Mircea vede cu gândul dus pe zâna lui. E mândră și ca ea nu e pe lume alta. E ca un zeu venit de sus. Și o iubește; în ochi îi cată fermecat. Dar ea ? Cu brațele-i de crin îi face semn.

— „E vie Doamne! Mi-e frică s'o cuprind. Și-i blândă, și-i frumoasă ca visul meu de-o viață. Zâmbește ! Uite ! vine spre mine, Mă iubește !..."

Și'n fericirea mare cuprins la mal de apă, se prăbușește Mircea — Durerea îl îngroapă în sânul fermecat al spumei albe'n valuri. In poala-i verde — a mării cu visuri și idealuri.

Dar Dragostea trăește și nu moare. Ii este nașe. Și sufletul și gândul avea să i-l păstreze, prin veacuri mai departe. Și așa în miez de noapte pe stânca mare, unde stătea cu ochii 'n zare, viteaz și mândru, Mircea, privind în depărtare cu ochii lui mai negri ca noaptea, stă blând — un pescăruș.

E sufletul lui Mircea, ce'n haină albă și-a 'nbrățișat iubita. Deacum în colo va sta în preajma ei și visul lui de-o viață, va fi etern căci marea îi este zâna și iubita pe care a 'mbrățișat-o când a văzut-o 'n vis.

Așa trăi-va Mircea mereu, căci i-a fost scr's.

MAGDA RAI

PE URMELE BRICULUI MIRCEA

Poveste de

MOȘ DELAMARE

Navigator Român... Marinar Român.

Iată un șir de două cuvinte cari se pot scri, citi și exprima în felurite chipuri:

Cu un punct de exclamare la urmă, un zâmbet ironic pe buze și cu o săltare a umerilor: *„Marinar român!"*

Cu un punct de întrebare la fine și o ridicare a capului: *„Marinar român ?"*

Sau cu un punct sănătos, ca unul din cele ce știm noi să așezăm pe hartă, calculat cu trei drepte de înălțime : *„Marinar român"*.

Da avem și noi o marină, mică, prea mică ce-i drept pentru o Românie mare și întregită, avem și marinari români.

S'a dus vremea când se credea că o mașină nu se putea pune în mișcare fără un *neamț* — a dispărut ca o nălucă legenda că o barcă, o corabie, un vapor nu poate naviga fără un *grec, un dalmatin sau un englez !*

Și nu prea de mult. Eram în marină când un grup de intelectuali vizitând crucișătorul „Elsabeta" dela chilă până la măr, adică din pivniță până la coperiș, exprimară dorința să li se arate și *„neamțul dela mașină"*.

— Căpitanii Ștefănescu, Dunarențu, Iordănescu sunt mecanicii noștri, — le-a răspuns comandantul.

— Bine, bine, d-lor sunt mecanicii, dar *neamțul care duce, care face să umble mașina unde este?*

Au părăsit oamenii bordul cu convingerea că nu li s'a arătat tocmai sufletul vaporului.

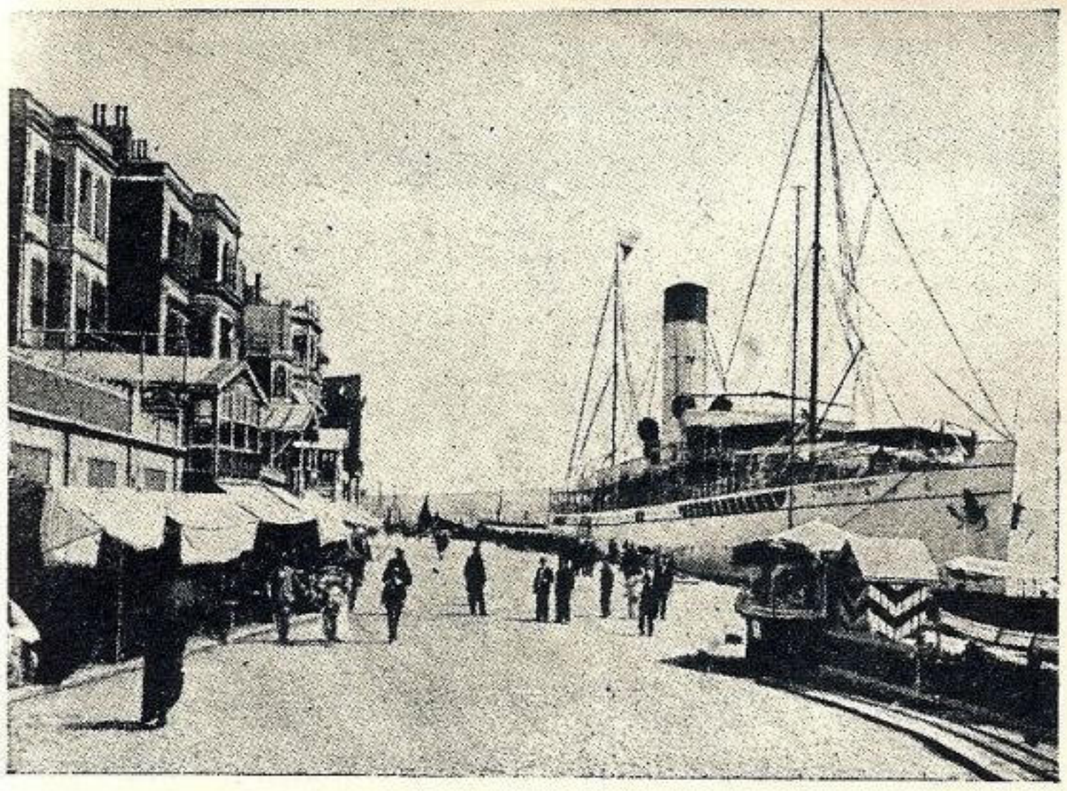
Un alt personaj mă întreba *„de unde luăm pilotul grec când trecem Gibraltarul"*, după ce mai întâi se minunase că eu, un biet căpitan, îl trecusem, și încă cu un vapor românesc.

Nu mai vorbesc de un altul care mă întreba „cine dă drumul noaptea la meridiane de nu le taie vapoarele?" Ar fi multe de povestit în acest gen, dar mi-e teamă să nu reînviez ponosul că noi marinarii ne întrecem cu vânătorii.

Dar... să nu ne pierdem timpul, ci să urmărim pe navigatorii, noștri pe ambele căi, — apă dulce și sărată, — în ambele lor manifestări civile și miiltare.

Porniți dela Galați și Brăila, marinarii noștri au străbătut de

Vederea portului Constanța



Vaporul „Regele Carol" la cheu la Istambul

mii de ori şi au apărut de sute de ori, la deal şi la vale pe undele albastre ale Dunării navigabile până la Regensburg, precum şi râurile vecine, — Prut, Sava, Morava, Tisa, Drava.

Unii din ei porniră din Anglia, străbătură marea Nordului, intrară pe Maas, pe la Roterdam, urcară pe Rin, trecură prin canaluri în Dunăre şi de aci scoborîră până la Galaţi.

Călătoria aceasta e a celor opt vedete de Dunăre construite în Anglia. Pe mare ele fură remorcate, câte patru de un remorcher. O furtună ce numai pe acele mări şi prin marea Neagră se pomeneşte, rupse remorca uneia din vedete,—*Maior Vasile Grigore Ioan.* Incercările de a o reprinde în convoi periclitând şi pe celelalte trei, căpitanul englez o abandonează cu flegmaticul epitaf: „e asigurată"... bineînţeles la o societate englezească.

Pe bordul vedetei se mai afla, pe lângă un pilot englez, şi mecanicul român, un maestru din marina militară care supraveghiase construcţia. Pilotul... şi-a aprins luleaua, după ce şi-a pus centura de salvare, şi recitând psalmii, aştepta cu sânge rece, pufăind, răsturnarea, înghiţirea micei vedete româneşti.

Românul, deşi moare tot englezeşte, dar se luptă mai întâiu: mai mult prin gesturi decât prin grai, sileşte pe englez să care lemne, să-i ajute la facerea presiunei şi... condamnata, cea fără de viaţă nălucă, înviază, elicele încep să zbârnâe, englezul trece la cârmă iar după ore de sbucium, învinge moartea ce sta la pândă, apare la Hook-of-Holland, în clipa în care pe mal ediţii speciale anunţau: „Naufragiul unei vedete româneşti".

Naufragiul nu ar fi fost din vină românească, cum s'ar fi dedus, dar ruşinea, pata peste marina noastră ar fi căzut. De această pată mecanicul român *Ciocănescu,* de pe un vas românesc a ţinut să scutească tricolorul nostru, — şi Dumnezeu l'a ajutat!

IN LARGUL MĂRII

Din acelaşi punct, dela Galaţi şi Brăila, pleca spre mare acum 40 de ani primul vas de comerţ *Medea* care fu temelia S. M. R. de azi, graţie aceluiaşi director de Regie Manu, pentru exportul de sare în Grecia. După ea pe rând apărură cargoboturile, vapoarele de marfă *Iaşi, Dobrogea, Constanţa, Bucureşti* şi răposatul *Turnu Severin,* mixtul *Durostor,* pasagerele *Principesa Maria, Regele Carol I, România, Dacia* şi alt răposat, *Impăratul Traian,* faimoasele lebede albe, apoi *Alba Iulia, Suceava, Peleş.*

Iniţiativa particulară lansă pe luciul mării *Jiul, Siretul, Oltul, Milcovul,* Bistriţa dată la fund de un submarin german, *Prahova* al soc. de navigaţie România, *Oltenia şi Muntenia, Ing. Vlasopol* precum şi tancurile de petrol *Steaua Română, Oltenia, Principele B. Ştirbey* şi naufragiatul *Mrazec.*

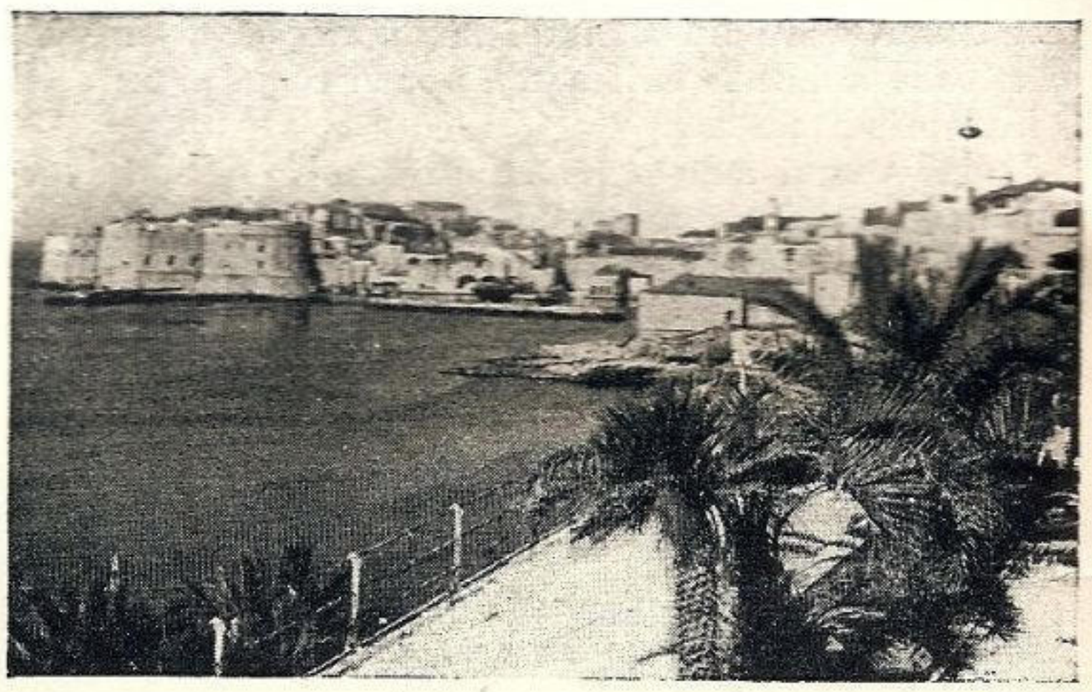
Cu mult înaintea lor însă drumul le-a fost croit şi personalul pregătit de nava-şcoală bric MIRCEA. De câte ori poate nu v'aţi întrebat: *de unde ne-am recrutat noi marinarii.*

Intrebarea a fost pusă direct regretatului Amiral Bălescu cu prilejul unei vizite a bricului MIRCEA la Euxinograd. Nu ştim dacă întrebarea a fost o ironie a fostului ţar Ferdinand al Bulgariei sau dorinţa unei documentări, spre uşurarea unei probleme ce se punea şi acolo. Ştim însă că răspunsul a fost neted:

— Dela MUNTE, MAJESTATE!

Dela coarnele plugului, dela stâna de oi, dela poalele munţilor şi a dealurilor, din crânguri şi plaiuri!.

Şi unde s'au format? Ofiţerii parte în şcolile din Brest, Livorno, Fiume şi Kiel: ca nişte albine harnice tinerii noştri au invadat străinătatea şi au cules nectarul din floarea experienţii acelor naţiuni maritime mai vechi. Acesta, adus în ţară şi plămădit, frământat, a dat o miere curat românească.



Frumosul port Dubrovnic (Jugoslavia)

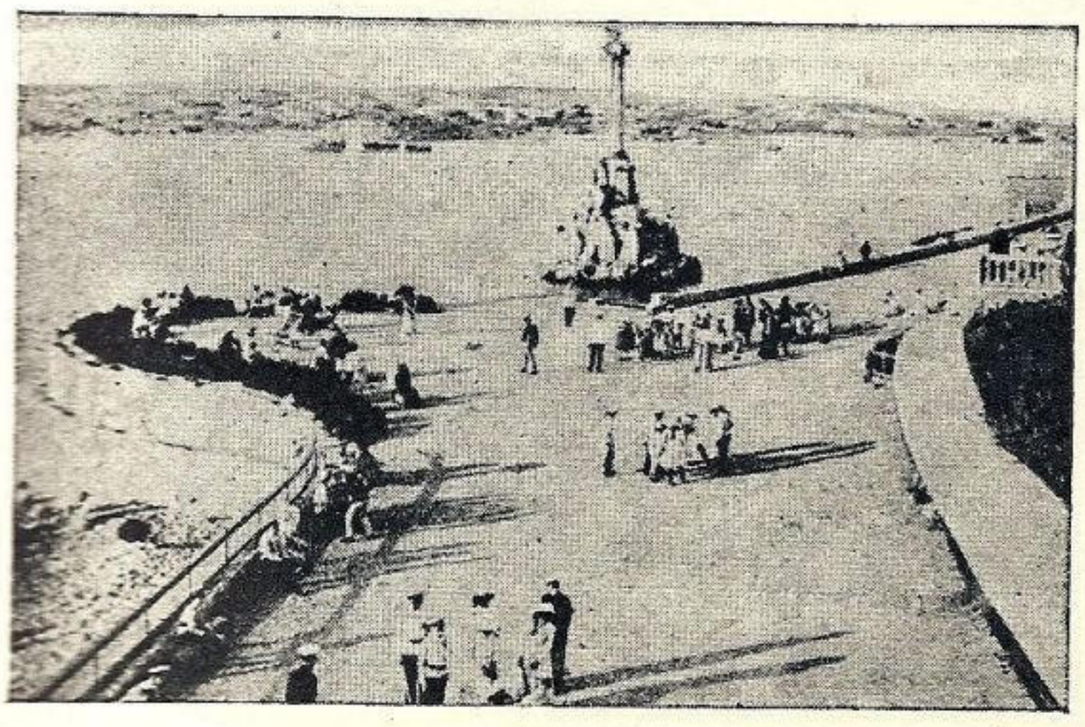
Majoritatea au descălecat dela munte şi au învăţat marinăria pe malul Dâmboviţei, la şcoala de Infanterie din dealul Spirei sau cea de Artilerie şi Geniu din calea Griviţei. Toţi însă treceau vara pe mâna lui *Mastela,* cum era poreclit şeful de echipaj al lui *Mircea* şi... printre scote şi cargafungi... căţăraţi în arboret, desfăşurând la zburători, descrucişând la rândunici, făcând la volte 'n vânt şi sub vânt... tăvăliţi ori legănaţi, după cum era de cart ursuzul Neptun sau blânda Amfitrite... mâncând sau dând mâncare peştilor... ori renunţau la marinărie, — nu şi la mare, — ori deveneau marinari desăvârşiţi.

Ce dovadă mai bună, — şi aci stă înţelepciunea răspunsului comandantului nostru, — că românul când vrea poate face, poate deveni orice, chiar şi mecanic ca un neamţ, marinar sau ca un englez. Toţi comandanţii actuali sunt elevii şcoalei de marină sau ai şcoalei navale, copiii lui *Mircea,* produse curat naţionale.

Mircea tacticos, *Elisabeta* sprintenă, — câte nu ar avea de povestit din drumurile făcute deseori împreună, în tovărăşie, chiar la remorcă! Pe vergile unuia si la căldările celeilalte, ciobanii şi plugarii noştri redeveneau, — cine ştie prin ce atavism, — marinari

Când N. F. R. şi S. M. R. luară fiinţă, marina militară furnizează căpitani, ofiţeri, mecanici. fochişti, marinari, telegrafişti, chelneri şi bucătari.

Iată dar un alt rol al marinei noastre militare, rol unic în lume. Pe când ori unde marina comercială furnizează celei militare marinari formaţi, pentru a le da numai pregătirea militară, — la noi



O vedere din Sebastopol

invers: cea militară transformă recrutul şi în desăvârşit militar şi în marinar căutat, preferat de armatorii străini.

Să-i urmărim pe aceşti navigatori, copii ai ţării noastre cari cutreeră în lung şi în lat mările şi oceanele, legaţi de ai ţării prin dorurile ce duc cu ei ori le-au lăsat.

De acum să trecem la marea cea Mare: lungă şi duioasă a fost până aci povestea, dar e şi mai lungă de aci înainte!

DIN RUSIA DE ERI ŞI DE AZI

Pornind dela Galaţi, ei răscoliră mai întâi marea Neagră, curtea noastră, precum şi se cade.

Trecură spre răsărit la Odessa, Kerson, Sebastopol.

Să ne oprim aci o clipă şi să reamintim o întâmplare, cu prilejul uneia din vizite făcute de bricul Mircea şi crucişătorul Elisabeta. La masa de gală oferită de amiralitate, la dreapta gazdei un amiral rus, şedea maiorul Urseanu, comandantul Elisabetei.

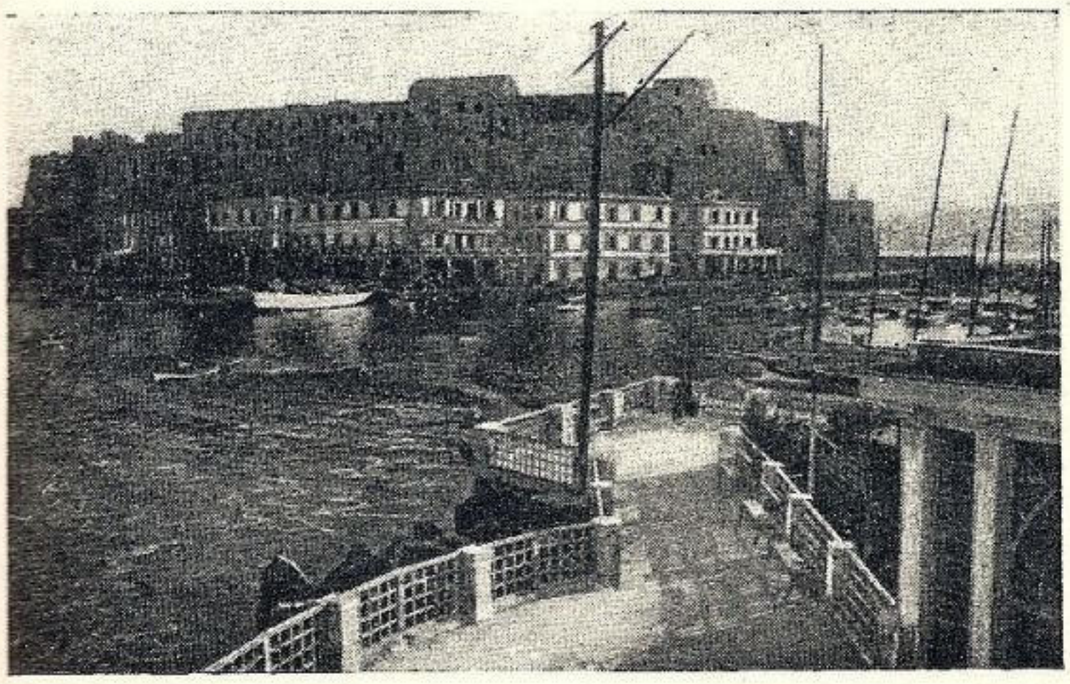
Spre sfârşitul mesei a fost adus un tort pe care sta scris: „trăiască Rusia şi România". Amiralul rus întrebă pe maiorul Urseanu:

— De unde doriţi să se taie o bucată, din Rusia sau din România?

— Tăiaţi din Rusia, că e mai mare, — răspunse comandantul nostru.

Vremea a venit ca bucata românească să se taie singură şi să revie la patria mamă.

Continuând călătoria ajungem la Teodosia, Yalta, pătrundem în marea de Azov, apoi la Novorosisk, Batum, Trebizonda, Samun, Sinope.



O vedere din Neapoli

Am avea multe de povestit din aceste porturi. Ne vom mulţumi cu o întâmplare dela *Batum*, de dată recentă, după marile transformări politice de acolo.

Din cauza unui delicios trăscău, o secărică ce ardea pe gât, prinsese drag de vaporul meu, — *Steaua Română*, — unul din comisarii poporului. La o a doua călătorie am fost invitat la o masă mai intimă, la care nu aveau să vină decât comisarii poporului, în număr de trei. Spre surprinderea mea, în loc de trei s'au prezentat doar doi.

— Dar al treilea unde este? — am întrebat pe cel mai vechi cunoscut.

— E român şi s'a jenat să vie să ia masa cu Dvs.

— Mă surprinde. Aci suntem în ţara Dvs. şi nu putea să aibă nici un neajuns din parte-mi.

— E adevărat, dar e un caz special. El a fost pe vremuri ordonanţă la un domn căpitan şi când veneaţi în vizită vă ţinea mantaua, iar doamnei îi punea şoşonii. Şi acum să stea cot la cot cu D-voastră!

Concluzia? Românul şi când devine bolşevic, nu pierde bunul simţ.

BOSFOR, DARDANELE

Spre Apus, ocolim marea Neagră prin Constanţa, pe la Balcic, Varna, Burgas, pătrunzând în Bosfor.

Bosforul! Cheia lumii pe vremuri, din a cărui pricină atâtea

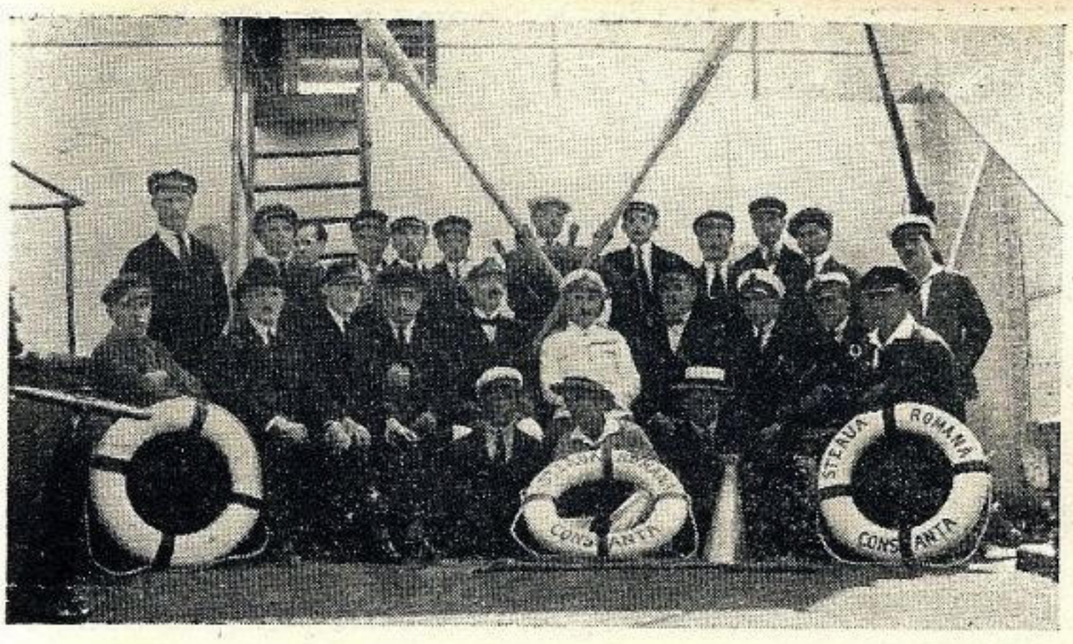
O vedere din portul Rouen

urgii trecuseră peste capul nostru, în goana nebună a „marilor puteri" după ea, — câte nu s'ar putea povesti.

In Bosfor navigatorii noştri sunt copiii răsfăţaţi: cine nu aştepta să-şi aranjeze ceasul după *„beiaz vapur"* cari veneau cu regularitate cronometrică; ce cadână nu flutura batista prin zăbrelitele ferestre când şuera sirena pasagerelor noastre; ce barcagiu nu sărea în caic când trecea *„şeitan vapur"* care cu ale elicelor valuri ar fi zdrobit de cheu unicul lui mijloc de trai!

Tot în Bosfor, după războiul din 1912, printre cuirasatele străine venite să apere pe conaţionali în cazul căderii Constantinopolului, se răsucea şi micul nostru vas de război, crucişetorul *„Elisabeta"*. Dar dacă el abia se zărea, — la uscat compania noastră de debarcare strălucea la fel cu celelalte, reamintind interesele noastre la strâmtori.

Monumentala catedrală din Anvers



Ofiţerii şi echipajul vaporului „Steaua Română" la New-Orleans

Un ironic, privind pe „Elisabeta" a exclamat:

— Mari trebue să fie interesele României la Bosfor, ca să trimită *întreaga* sa flotă! Nici o naţiune n'a făcut aceasta.

De aci pătrundem cu eroii noştri în lucia mare de Marmara, prin întortochiatele Dardanele, pe care le trecem fără pilot, aşa cum nu fac alte vapoare străine.

Pe vremea războiului greco-turc, italo-turc, cel mare, Dardanelele erau minate, lăsându-se un îngust drum prin care vasele eşeau şi intrau doar de două ori pe zi, ţinându-se în apele unui torpilor turc.

Când era ziua în care trebuia să intre sau să iasă unul din vapoarele noastre, torpilorul nu se mai deranja, iar la semafor apărea semnalul „luaţi-vă după vaporul românesc". Vasele se înşiruiau, iar vaporul românesc, cu ciobanul badea Ion la cârmă. şi la comandă cu nepotul altui cioban, badea Neagu, le trecea în revistă şi se aşeza în frunte. După dâra de apă ce eşea în volbure dela elice şi în care se reflecta tricolorul cel de sărbătoare, urmau cu atenţie şi mai ales cu încredere celelalte vase, deşi la pupa lor fluturau culorile englezeşti, japoneze ori americane.

MEDITERANA

Dela Capul Helles căile se resfiră, ca un torent ce scăpat din ingustime ar umple tot pământul.

Dedeagaci, Salonic, Pireu, Corint, Corfu, Cairo, Raguza, Spalato, Fiume, Abazia, Pola, Triest, Veneţia, Brindisi, Unice, Rovena, Ancona, Bari, Otranto, Taranto, Messina, Regio, Napoli cu fumegândul Vezuviu, *Livorno* cu vestita lui şcoală unde mulţi copii de-ai noştri au învăţat marinăria, *Spezia, Genova.*

In acest port în 1892 Mircea şi Elisabeta au reprezentat ţara la serbările centenarului al patrulea al descoperirii Americei. Marinarii noştri au impresionat mai ales prin faptul că erau înţeleşi de cei italieni, deşi fiecare vorbea pe limba lor.

Intrarea portului Dunkerque

— Ma che dialeto parlate lei? — a întrebat un italian, surprins de acest lucru.

— *Dialetto Craioveano,* — i-a răspuns unul de pe Mircea de origină oltean.

Să lungim Coasta de Azur, ajungem la *Toulon,* de aci la *Marsilia,* portul cu sardeaua care a înfundat intrarea portului. Pe Marsiliezi nu-i întrec nici vânătorii, nici marinarii. Pe când făceam cursa cu vaporul Impăratul Traian, am adus în ţară un grup de vre-o câteva sunt de români din Transilvania cari se repatriau din America, conduşi de părintele Lucaci.

Unul din ei văzând cele scrise pe colacii de salvare: IMPARATUL TRAIAN CONSTANŢA S. M. R. şi neînţelegând semnificaţia celor trei iniţiale dela urmă, l'a întrebat pe părintele.

— Cam ce credeţi voi că ar putea fi ?

— Apoi noi ziceam că S. M. R. însemnează *„Sfânta Marea România !*

De aci trecem pe la Cette, portul vinurilor de Bordeaux sau algeriene, Barcelona, unde tot în 1892 şi pentru aceleaşi motive ca la Livorno navele noastre pioniere au reprezentat ţara, — pe Columb bătându-se trei ţări: Italia, Spania şi Portugalia. Vizităm *Taragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Malaga, Gibraltar.*

Să ne reîntoarcem la Helles, de unde alteori a fost luat drumul spre *Mitilene, Smirna* renumită cu covoarele ei, *Rodos* cu colosul, *Ciptu, Alexandria, Beiurut, Haifa, Iafa* cu portocalele ei. *Alexandria, unde* facem un mic popas, nu atât spre a vizita piramidele, ci spre a spune că această ţară are un cult pentru noi mulţumită

Echipajul vaporului „Steaua Română"

S. M. R-ului, deci navigatorilor noştri. Când vasele acestui serviciu au început călătoriile în Egipt, exportul se ridica doar la 400 000 lei. In 1912 el s'a ridicat la 12.000.000 milioane, şi S. M. R. a fost silit să ia 2 vase de pe linia Roterdam pentru Orient, unde făina, cuiele şi scândurile noastre începură a fi cerute.

Iar navigatorii noştri şi-au cucerit atâta faimă încât familia Kedivului prefera să călătorească cu elegantele noastre lebede albe, deşi aveau la dispoziţie pe acelea ale liniei Kediviale.

Dar şi de aci trebue să ridicăm ancora spre a lungi coasta afrirană, — *Tunis, Alger, Oran, Tanger.* La Alger şi astăzi se pomeneşte de o furtună lioneză cum rar se vede şi în timpul căreia nici un vapor n'a îndrăznit să intre în port, nici pilotul nu eşea în întâmpinare, — afară de vaporul românesc *Iaşi,* al cărui comandant s'a încumetat şi a reuşit să intre în port, primit de uralele întregei populaţii.

Aţi bănuit desigur că şi insulele au fost vizitate, — *Sicilia, Corsica, Malta, Sardinia, Balearele,* — aşa că se poate spune că nu a rămas colţ din Mediterană ne cercetat, în care ţara noastră să nu fie cunoscută, pavilionul nostru să nu fi fost salutat cu bucurie, mulţumită marinei noastre, navigatorilor noştri.

Dar ce-i Marea Neagră? O baltă. Ce-i Mediterana? Un lac. Se puteau opri marinarii noştri aci? Doar la Gibraltar puţin ca să ia ordine, ca de aci să se avânte pe ocean.

PE OCEAN

Şi apărură astfel la *Cadix, Lisabona, Vigo, Ferol,* un al doilea Bosfor unde să ne oprim puţin. Intr'una din călătorii, pe o furtună cum numai în vestul golf al Biscayei se întâmplă, am avut o avarie la maşină. După trei zile de luptă, a trebuit să mă refugiez la Ferrol, pentru reparaţii. După îndeplinirea formelor, am debarcat şi primul nostru drum a fost la biserică, pentru a mulţumi cerului că s'a îndurat de noi. După câteva vizite în oraş, fiindu-ne sete, am intrat într'o cofetărie împreună cu ofiţerii şi o doamnă pasageră. Nu cunoşteam limba spaniolă, dar citisem într'o carte a bătrânului Ureche că pentru un Român e foarte uşor să vorbească spaniolește: nu are decât să adaoge la finele fiecărui cuvânt de gen masculin un „OS", la cele feminine un „AS" şi spanioleasca e gata. Zis şi făcut.

La tejghea fiind o doamnă, m'am adresat, amestecând latina, franceza şi sfatul lui Ureche, astfel:

— Buenas seras dominas.

— Buena serra donna e domini, — răspunse cofetăriţa.

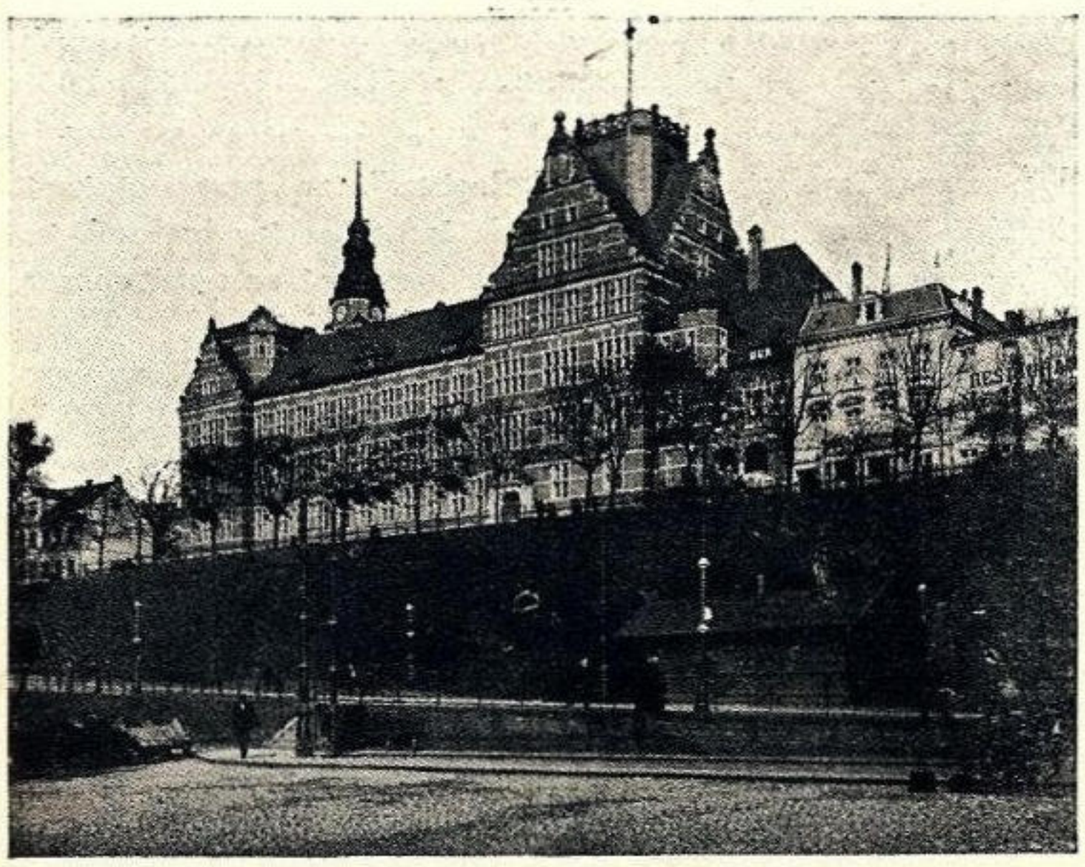
— *Pregos,* — reiau eu, — *datos nuos cualcos prajituros!*

Spaniola, într'o italienească perfectă ne răspunde:

— Scusati signor, non sonno spaniola, sonno italianna.

Fiind italiancă nu înţelesese spanioleasca noastră.

De acum ne avântăm în Biscaya cea gălăgioasă, mormântul corăbierilor, — cu opriri la *Bayonne, Bordeaux* cu renumitele lui vinuri, *Nantes,* unde au fost construite pasagerele noastre, *Lorient, Brest,* intrăm în marea Mânecii, — canalul englez cum îi



Şcoala de navigaţie din Hamburg

zic aceştia, trecând pe la *Cherbourg, Havre, Rouen* cu un minunat drum pe Seine, o a doua vale a Prahovei, *Boulogne, Calais, Dunkerque, Anvers, Roterdam,* care multă vreme a fost cap de linie Brăila-Roterdam unde vapoarele noastre erau foarte căutate, — iar mulţi marinari au ancorat acolo, căsătorindu-se cu olandeze, *Amsterdam, Wilhelmshaven, — Bremen, Hamburg.* Aci când veneam cu vaporul de petrol „Steaua Română" Nemţii ne debarca întreg echipajul, spre a le feri viaţa în caz de incendiu. Aci marinarii noştri au lăsat cele mai plăcute amintiri prin cumințenia lor, spre deosebire de a altor marinari. Ştiţi cu cine se împăcau mai bine ai noştri la hotelurile la care erau găzduiţi? Cu Japonezii, cari ca şi noi se mulţumeau cu coruri, biliard şi alte distracţii sănătoase.

Trecem prin canalul *Kiel,* la a cărui inaugurare *Mircea şi Elisabeta* ocupau locul al doilea, ordinea aşezării dictând-o lungimea drumului. Primul loc îl aveau japonezii, apoi noi. De aci mergem la *Copenhaga, Petrograd, Stocholm,* unde la una din vizite regele Oscar a primit dela comandantul *Elisabetei,* maiorul Urseanu, un pui de... urs.

Vaporul fiind între altele şi o probă, exact ca la marfă, din

Londra cu unul din poduri peste Thames

care clientul să-şi facă ideie de calitatea întregului stoc, o mică bucăţică de lemn sau de oţel tăiată din trupul unei ţări şi cu pavilionul la pupa trimisă să arate lumii cum este ţara întreagă, *Mircea şi Elisabeta* au fost considerate şi ca atare. Cercetând bine proba şi rămânând încântat de ea, acelaş rege Oscar a hotărât ca în fiecare an câte doi ofiţeri suedezi *dela uscat* să-şi facă stagiu în armata română.

De aci trecem pe la vechea *Cristiania,* urcăm la *Bergen* până sus, dincolo de capul Nord, la *Arhanghel,* unde vapoarele noastre au cărat muniţie în timpul războiului de Intregire. Unul din ele, — *Bistriţa,* al scc. România a fost torpilat şi dat la fund de un submarin german.

Nici Anglia nu a fost ocolită de iscoditorii noştri navigatori. Ca la ei acasă intră în Falmouth, Plymouth, Southampton, Porsmouth Brygton, Dover, London, Hull, Newcastle, Edimburg. Liveropol. Cardif, Bristol, Dublin, Belfort. Reamintim că ambele nave pioniere *Mircea* şi *Elisabeta* au fost construite în Anglia.

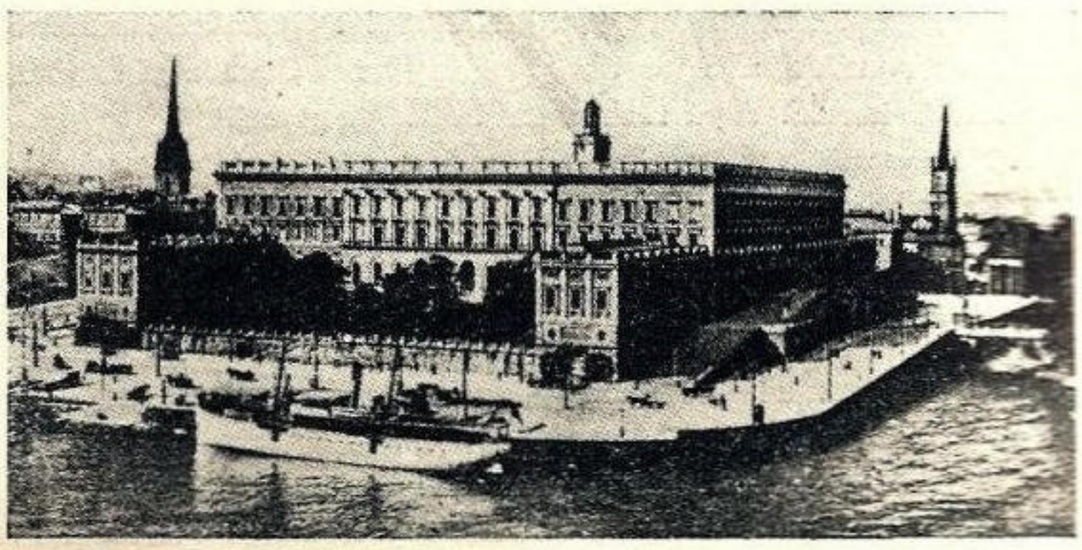
PESTE OCEAN

După ce au scotocit toată Europa, făcându-ne ţara cunoscută şi distrugând numeroase legende, printre altele că suntem măcelăriţi de turci, fiindcă eram confundaţi cu armenii, — socotiţi că marinarii noştri s'au astâmpărat?

N'ar fi fost români!

O luară pe urmele lui Columb, trecând printre insulele *Azore.* In prima călătorie spre America cu nava-tanc *Steaua Română* am dat ca de obicei telegramă armatorului, spre a-l mai înştiinţa de soarta vaporului. Adresa telegramei era: „Societatea Steaua Română, Constanţa, România", După confirmarea primirii nu trec nici cinci minute şi ne trezim chemaţi de staţia de T. F. S. din Azore. Mare emoţie la bord, fiecare aşteptându-se la vre-o ştire proastă de acasă. Spre surprinderea noastră staţia ne întreba dacă *„România este în Europa".* Acum, în urma răspunsului nostru şi graţie faptului că un vapor de al nostru a trecut pe acolo, se ştie că România e o ţară în Europa, care a ajuns la aşa grad de progres că are până şi vapoare tancuri ce străbat oceanul.

Ne strecurăm printre insulele *Bahama,* ocolim *Florida,* pătrundem



Vedere din Stockholm

în golful de Mexico, urcăm pe faimosul Misisipi până la New Orleans şi Baton Rouge.

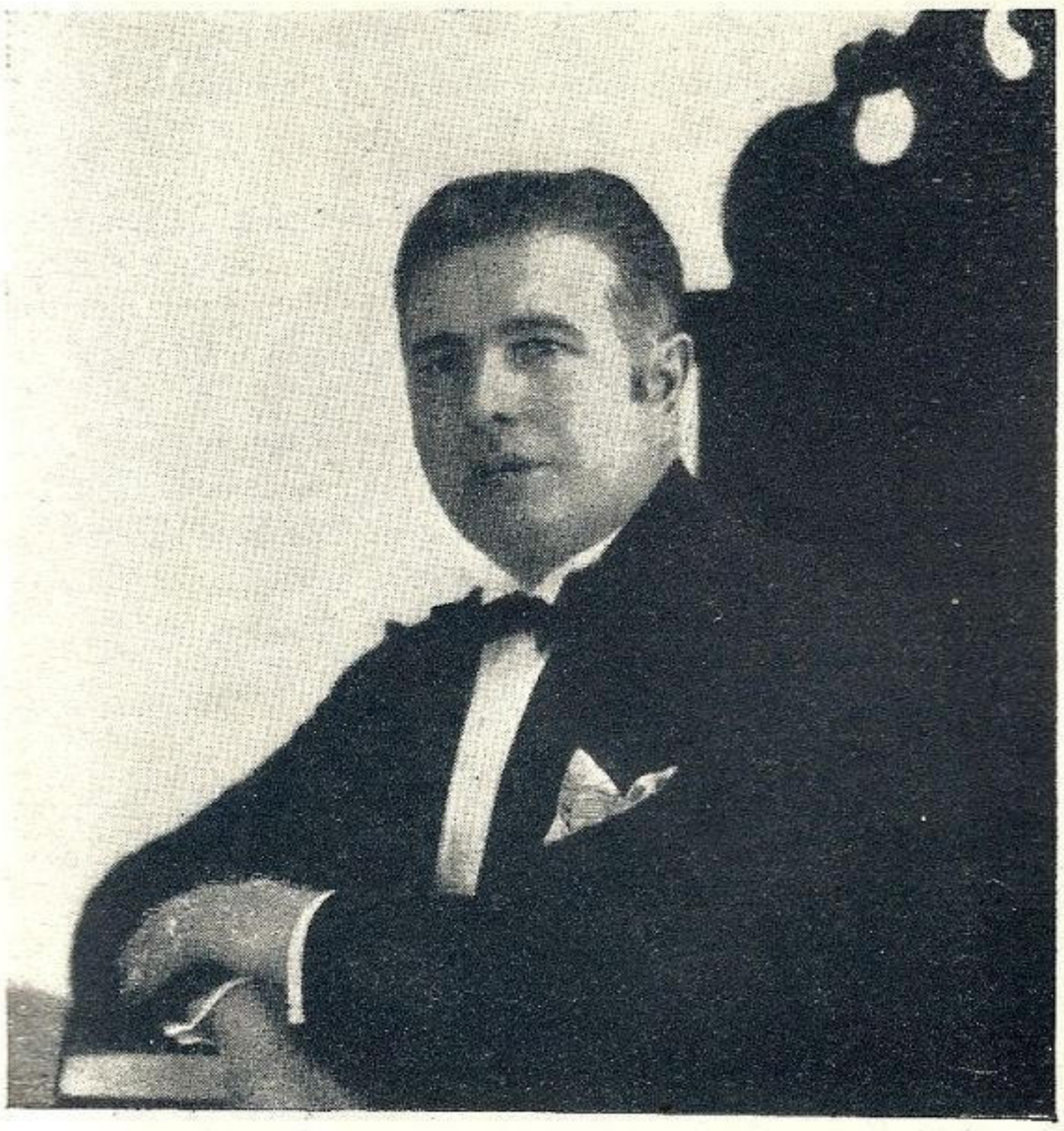
Până încarcă vaporul să povestim doar două minunăţii americane necunoscute:

Pe când la noi se încărca vaporul între 3 la 4 zile iar în străinătate în 3, la Baton Rouge au fost încărcate cele 6.000 tone de petrol în... şase ore. Pe trei guri se vărsa marfa în tancuri, iar vaporul se afunda treptat văzând cu ochii.

Cum pe vremea aceia America nu devalorizase dolarul, care preţuia 200 lei, câţiva marinari au preferat să rămână pe acolo, iar eu am fost silit să îmbarc alţii, americani.

La facerea angajamentelor, cu toţii au pretins ca leafa să fie în dolari, —lucru ce nu m'a surprins, dolarul fiind cea mai sănătoasă monedă din lume. Pe lângă aceasta au cerut ca la bord să le aplic „legea d-lui Ti-Ar-E-EnSi-Iu-Ai-Es-Eci-Ai.

Deşi cunoaştem legislatura tuturor naţiunilor, vă mărturisesc că nu cunoaştem acest legiuitor. Mi-am adus aminte însă că englezii scriu SHAKESPEARE şi citesc NABUCODONOSOR, iar când nu se înţeleg, spun cuvântul literă cu literă. Dar şi acestea au numiri aparte. Reluând numele legiuitorului în care Ti e litera T, Ar este R, E este A, En e N, Si e C şi IU e U, — dacă le împreunăm



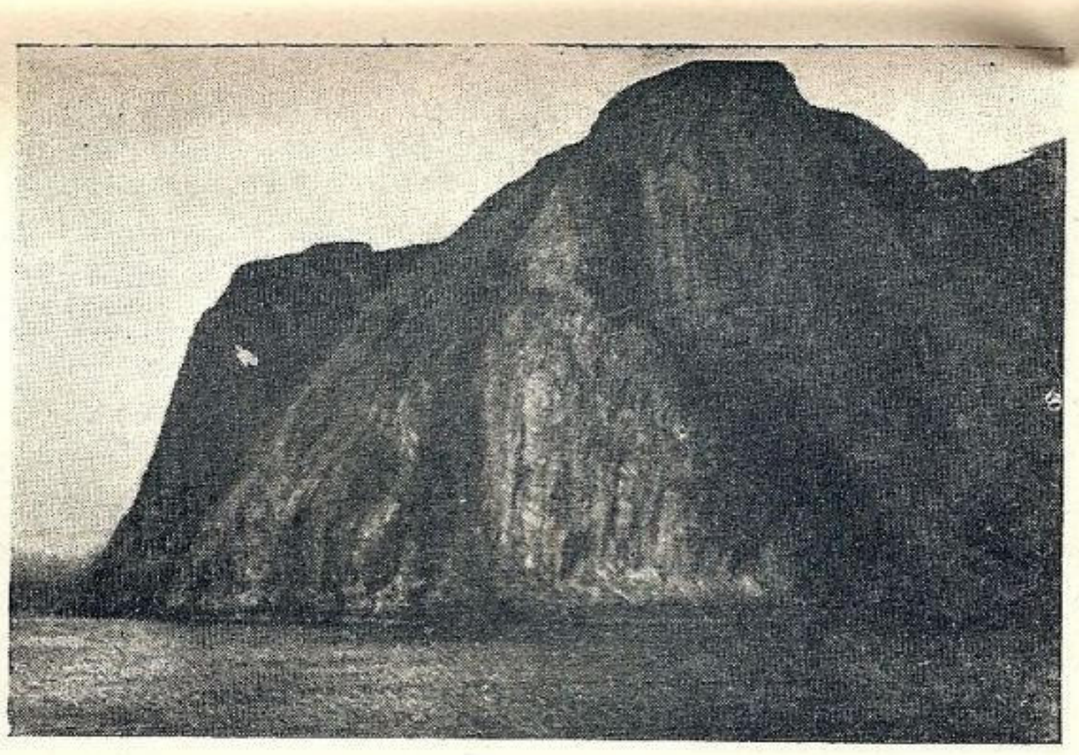
Teodor Lavrov, şef pilot pe La Plata, fost elev al lui Mircea

iese TRANCU. De asemenea Ai fiind I, E fiind A, Es fiind S, Eci fiind H, însă SH dând Şi, iar Ai fiind I, — am descoperit că legiuitorul faimos era românul *Trancu-Iaşi,* ale cărui legi trecuseră oceanul şi erau recunoscute ca acele mai sănătoase din lume, ca şi dolarul lor. Avem dreptul să fim mândri de Românii noştri, a căror faimă a ocolit lumea şi în alte domenii de cât cele marinăreşti.

Tot pe urmă marinarilor noştri am putea ajunge până în Brazilia şi Argentina. Pe fluviul La Plata de pildă şef pilot este un român, d-l *Teodor Lavrov,* absolvent al şcoalei copiilor de marină de la noi, deci copil de al lui Mircea. Doi ani cargoboturile noastre au făcut naveta America de Sud, Statele Unite, Canada şi Europa occidentală, imediat după război, iar unele fac şi azi.

Incă o dovadă a foloaselor unui vapor: când nu este marfă în ţară, ele se duc acolo unde se poate găsi. Căci vaporul între altele este şi o căruţă, legată de ţară doar prin pavilionul ce-l poartă la pupa şi pe care-l poate duce în orice colţ al lumii. Aşa se explică de ce şi cum grâul şi petrolul nostru e cărat în Franţa, Anglia sau Germania de vapoare norvegiene, olandeze sau japoneze şi prea puţin de ale noastre.

Credeţi că s'a terminat hoinăreala? Nu. In timpul războiului cel mare, pentrucă drumul muniţiilor noastre prin marea Nordului în cea Albă devenise primejdioasă din cauza submarinelor, vapoarele noastre le duceau tocmai la Vladivostoc. Şi iată pe navigatorii



Capul Nord, privit de pe navele noastre

noştri străbătând Marea Roşie, Oceanul Indian, Malaca, Marea Galbenă şi urcând aproape de oceanul Inghetat.

In tot ce am povestit nu am urmărit pe cei cari au călătorit pe alte vase decât românești, ci numai pe cei cari prin știința lor și prin inteligența cu care bunul Dumnezeu a înzestrat pe ori ce Român, au purtat cu cinste și dragoste scumpul nostru pavilion. Prin atâtea meleaguri au fost vapoarele noastre, conduse de cei cari şi-au făcut ucenicia pe *Mircea* şi *Elisabeta,* cari au tăiat primele brazde de acum 50 de ani.

Şi ca să se vadă ce fel de navigatori a creiat Mircea, să vă aduc şi un certificat străin, englezesc.

Societatea Lloyd din Londra ţine nişte registre pe cari le consultă toţi asiguratorii de vapoare sau de încărcături, spre a şti precis calitatea vasului, a echipajului şi în special a căpitanului.

Pentru vase, are faimosul „Lloyd Register", iar pentru căpitani trei cărţi. Intr'una sunt trecuţi toţi, de îndată ce iau brevetul; în a treia, zisă *„albă"* cei fără nici un accident după un numit număr de ani sau cari s'a ilustrat cu vre-o salvare eroică.

Ei bine fiţi mândri toţi cari citiţi aceste rânduri:

TOŢI CAPITANII ROMANI SUNT TRECUŢI IN CARTEA ALBA A LLOYDULUI ENGLEZ.

Moş Delamare pe vreme rea

Povestea Crucişetorului Elisabeta

Dacă bricul Mircea a format la greaua manevră a pânzelor ochiul de marinar al tinerilor din şcolile marinei şi a creat „spiritul Mircea", — nu trebue uitat că alături de el „Elisabeta" a format fochiştii şi mecanicii, acea elită de specialişti de care nu s'a folosit numai marina comercială, dar şi industria naţională, în special a petrolului. Deaceia am crezut nimerit a răsfoi trecutul acestui tovarăş al bricului, cu care a înfruntat multe furtuni şi a stârnit admiraţia ori pe unde a apărut.

Elisabeta

DESCRIEREA OFICIALA

„Crucişetorul „ELISABETA" a fost construit în Chan-
„tierul Armstrong, la gura fluviului Tyne. Este un vas
„de oţel având o punte ferecată ce acoperă maşinele,
„căldările şi magaziile, în partea orizontală de o grosime
„de 44 m/m, în părţile înclinate de 88 m/m, iar la extre-
„mităţi de 25,4 m/m.

„Deplasamentul bastimentului armat de luptă în mod
„complect este de 1330 tone corespunzându-i un pesca-
„giu mediu de 12,1 picioare (3 m. 683 m/m). Lungimea
„între perpendiculare 71 m., 018 şi lungimea totală 73
„m., 1.0. El poate naviga şi cu pânze, având o velatură
„cu o suprafaţă de 513 m.

„Armamentul se compune din : 4 tunuri de 15 cm. ca-
„libru sistem Krupp, aşezate în semi-turele, 4 tunuri
„de 57 m/m, cu tragere repede sistem Nordenfeld, 2 tu-
„nuri revolvere sistem Hotsckiss de 37 m/m calibru, 2
„mitraliere sistem Nordenfeld şi patru tuburi lans-tor-
„pile, două prin travers, unul prin prova si celălalt prin
„pupa.

„Luminatul prin electricitate posedând două maşini
„electrice sistem Clark Chapman et Parson de 2000 lu-
„mânări putere. Fiecare maşină de 80 volţi şi 100 am-
„peri. Bastimentul mai posedă 2 proectoare electrice sis-
„tem Mangin care pot fi puse în comunicaţie cu fiecare
„sau cu ambele maşini electrice. Capacitatea totală a ma-
„gaziilor de cărbuni e de 322 tone aşezate deasupra şi
„dedesubtul punţii ferecate.

„Maşinele în număr de două, separate, cu triplă ex-
„pansiune, tragere directă şi condensaţie la suprafaţă.
„Patru căldări cu trei furnale fiecare şi cu flacăre di-
„rectă şi pentru fiecare câte un ventilator pentru tiragiul
„forţat mişcat prin acţiune directă. Două elici cu trei
„aripi şi un pas de 2 m., 971.

„La încercările făcute la 2/14 Septembrie 1888 pe
„bază a dat o viteză medie de 18,053 noduri şi a atins
„un maximum de 19,049 noduri. Incercările au fost fă-
„cute pe mare la gura râului Tyne, starea mării calmă.
„deplasamentul numai 1263 tone cu focurile toate a-

..prinse (12) şi cu cărbuni de proveniență Newcastle.

..După recepțiunea vasului de către Colonelul Mur-..gescu, Președinte al Comisiunei de recepț'e, Major ..Koslinski, Căpitan Coandă, Inginerii *Isvoranu, Alexan-..dreanu* şi *Cupșa*, Vineri 14/26 Octombrie 1888 în urma ..complectării materialelor şi proviziunilor necesare bor-..dului, Crucişetorul coboară râul Tyne, eşind la larg ..pentru compensarea compasurilor şi stabilirea curbelor ..de deviație de către Inginerul casei Huthinson din Sun-..derland.

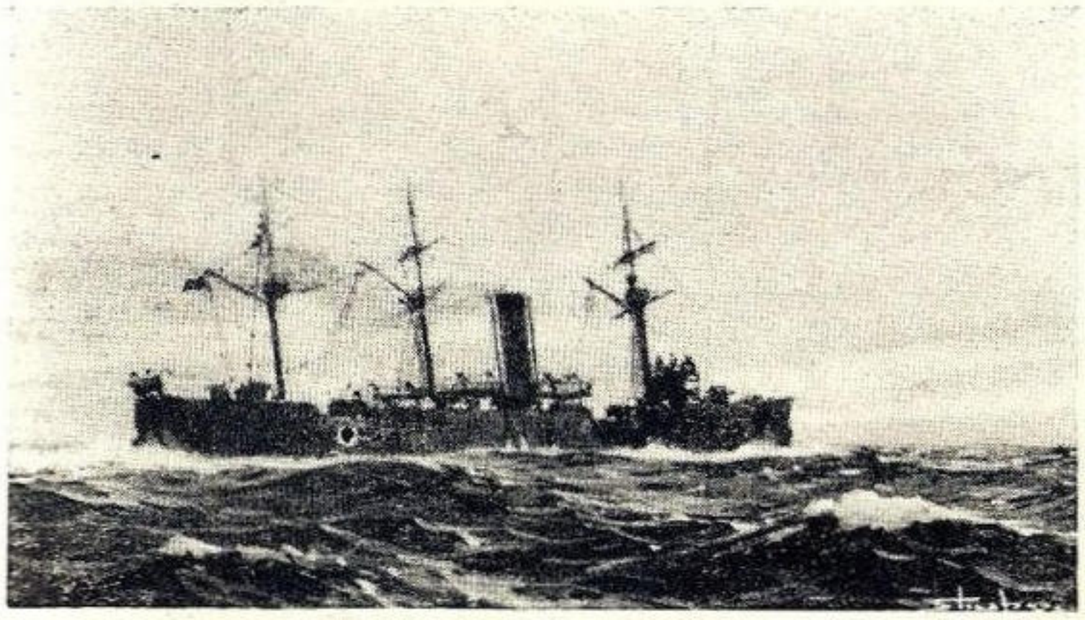
*

Pe la mijolcul lun'i Octombrie, Nava părăsește Anglia şi în drum spre țară face scurte popasuri pentru provizii şi combustibil la *Lisabona* şi *Malta*, la 4 Noembrie intră pentru prima oară în apele românești la *Sulina*, de unde continuă drumul la *Galați*. Până la începerea campaniei de instrucție *„Elisabeta"* stă la Galați pentru complectarea inventarului, armamentului şi echipajulu'.

LA 15 MAI 1889, pentru prima dată se armează, având comandant pe *Colonel V. Urseanu* — regretatul Amiral — si secund pe *Maiorul I. Irimescu* — tatăl actualului Ministru al Aerului şi Marinei.

Statul Major al Navei mai cuprindea încă 9 ofiteri 12 functionari civili — timon'eri (cârmaci) — 23 elevi ai Scoalei de Marină şi 134 oameni echipaj.

Campania de instrucție cuprindea două perioade şi anume: dela 15 Mai — 16 Iulie, perioada de instrucție preliminară cu exerciții la uscat şi pe mare, cu eşiri săptămânale în mare de câte 72 ore, în lungul litoralului ro-



Crucişetorul „Elisabeta" în larg

mânesc cu escale la *Sulina, Odessa, Constanța şi Varna*, iar a doua perioadă dela 16 Iulie — 16 Septembrie cu aceleaşi exerciții pe mare şi uscat însă mai desvoltate; în acest timp au fost vizitate aproape toate porturile Mării Negre *(Inada, Bendererekli, Sinope, Trebizonda, Batum, Sukum-kale, Novorosisk, Teodosia, Yalta, Eupatoria şi Odessa)*.

Din toamnă până în primăvară, Cruc'şătorul nostru stă la iernat la Galați-Țiglina.

La 16 August pornește către mare împreună cu Brikul *„Mircea"*, Canoniera *„Grivița"*, Torpiloarele *„Sboru!"* şi *„Năluca"* cu cari formează prima *Diviziune de mare* sub comanda Colonelului *Urseanu* care era şi comandantul Crucişetorului.

Toată vara, această Diviziune lucrează reunită până la 1 Noembrie când are loc inspecția Min'strului de Război Generalul *Vlădescu*.

De aci încolo, *„E'isabeta"* pleacă în executarea perioadei a doua în călătorie de instrucție pe mări străine. La *1 Ianuarie 1891*, cruc'şetorul se află la Constantinopole având la bord comandant pe acelaş *Colonel Urseanu*, secund pe *Maiorul Mănescu* şi ofițeri la bord pe Căpitanii: *Mărgărit Cătuneanu, N. Graçoskų*. Locotenenții: *Bălescu Constant, G. Crivătz, T. Athanasiu, Genoveanu*. Sublocotenenții: *Grecescu, G. Ionescu*, şe-

ful mecan'c civil (neamțu dela maşină!) *Ried* şi ofițerii mecanici *Ştefănescu, Lăpuşneanu* şi *Gheorghiu*.

Dela *Stambul* pleacă mai departe vizitând *Smirna, Kastro (Chios), Alexandria, Malta, Goulette, Villefranche, Antibes, Cannes, Tou'on, Gibraltar Cadix, Spezzia, Livorno, Palermo, Pireu, Prinkipo* şi iar *Constantinopol*.

După 5 luni de navigație pe tot felul devreme şi mai ales pe timp rău — a mers pe vânturi de forța 7—9 cu valuri cari-i dădeau benzi de 26°-32° — se întoarce în țară.

In această călătorie pentru prima dată o navă de război românească purta pavilionul țării, stârnind curiozitatea şi interesul tuturor, făcând să se afle că există în această Europă şi un mic regat care se chiamă România, care are litoralul său, flota şi marinarii ei.

In radă la *Villefranche*, comandantul află că Regina Angl'ei va trece cu trenul pe coasta Rivierei şi îndată ia măsuri de pavoazare; la trecerea trenului regal, face salutul cu 21 lovituri de tun provocând cu siguranță mirarea Suveranei şi mulțumirea că un vapor de război al unui mic şi prea puțin cunoscut regat din răsăritul Europei a dat onorurile cuvenite ca şi cum ar fi fost unul din vapoarele însemnatei Sale flote.

Mai târziu în port la *Toulon*, ne închipu'm ce mare trebue să fi fost mândria Românilor noştri când la 8 Aprilie, de ziua iubitului nostru Rege, întreaga flotă de război franceză din radă (*Bayard, Devastation, Redoutable, Terrible, Indomptable, Tridente, Duguesclin, Courbet, Duperré, Vauban, Formidab'e, Hôche, Cecile, Sfax, Fronde şi Tage)* a ridicat marele pavoaz în onoarea suveranului nostru. Peste tot, vasul şi marinarii noştr i sunt admirați şi lăudați pentru ținuta lor. La Pireu, nava e vizitată chiar de *Regele Gheorghe al Greciei* împreună cu *Principii Nicolae şi Andrei*.

In 1892 „Elisabeta" împreună cu „Mircea" reprezintă țara la serbăr'le de la *Livorno, Barcelona* şi *Lisabona*, pentru comemorarea a 400 ani de'a descoperirea Americei.

1894. — In acest an, Comandantul navei e numit *Lt.-Colonelul Koslinski Emanoil* — Amiralul Comandant al Marinei de mai târziu şi tatăl actualului Comodor Koslinski Gheorghe.

La 16 Aprilie, nava ia parte la serbările inaugurării lucrărilor Com'siunei Europene a Dunării, la *Sulina*, în prezența *M. S. Regelui Carol I-iul*.

Campania de instrucție cuprinde la început o perioadă de 15 zile de instrucție preliminară în Marea Neagră, în care timp nava face escale în toate porturile române şi străine din Crimeea până la Varna; apoi nava p'leacă într'o călătorie mai mare atingând porturile *Constantinopol, Taranto, Ancona, Veneția, Triest, Pola* şi *Constantinopol*, până la 5 Septembrie.

La *Ancona*, „Elisabeta" s'a întâlnit cu Brikul „Mircea", şi de acolo sub comanda superioară a *Generalului Murgescu*, navigă împreună până la *Veneția*. Peste tot navele române sunt primite cu manifestații de simpatie mai ales din partea autorităților ital'ene şi austro-ungare. La *Constantinopol*, ministrul român, d-l *Mitilineu* a invitat ofițerii la un dineu la Terapia.

1895. — Această campanie este importantă prin călătoria făcută împreună cu Brikul „Mircea" până în Germania pentru a participa la serbările inaugurării Canalului „Kiel".

In drum, se opreşte la *Bendereki, Bosfor, Suda* (Insula Creta), *Malta* unde se întâlneşte cu „Mircea" care plecase mai înainte, navigă totuşi independenț' până la Alger. Acolo, cu ocazia onomasticei *Reginei Elisabeta*, toate navele din port pavoazează şi comandantul navei primeşte în vizită de felicitare mai multe persoane importante din Alger.

La Kiel navele cari reprezentau diferitele țări au fost rânduite după lungimea drumului parcurs. „Elisabeta" și „Mircea" au avut locul al doilea, — primul ocupându-l Japonezii.

Dela Kiel ambele vase sau urcat în Baltica, fiind onorate la Stockholm de vizita Regelui Suediei, care a rămas încântat de felul cum s'au prezintat marinarii noștri.

Statul Major al crucișetorului avea următoarea compunere:

Comandant: Colonel Urseanu Vasile.

Secund: Major Mănescu Constantin.

Ofițeri la bord: Căpitanii: Poenaru Dumitru, Iorgulescu, V. Demetriade și Boerescu Cezar.

Locotenenți: Ionescu Zaharia și Pantazi Vasile.

Luând pe rând anii, găsim anumite fapte și întâmplări mai însemnate, așa în:

1897. — „Elisabeta" face o călătorie de instrucție pe coastele Anatoliei cu escale la *Sinope, Trebizonda* și *Platana*.

In toamnă, ia parte, împreună cu toate navele marinei la manevre cu trageri de artilerie, debarcări la mal și tir de infanterie din bărci. La 12 Octombrie, ia parte la punerea pietrii fundamentale a portului Constanța.

1898. — Sub comanda Cap. Comandorului *Eustațiu Sebastian*. Instrucția este mai desvoltată; se fac trageri de noapte, lansări de torpile și lucrări de hidrografie sub conducerea Lt. Comandor *Alex. Cătuneanu* (care a întocmit prima hartă românească de navigație, a litoralului nostru).

La 1 Iulie, ia parte la botezul navelor S. M. R. „Regele Carol I" și „Principesa Maria".

1899. — Se fac trageri de artilerie într'o țintă remorcată la 100 metri de o șalupă.

1900. — După atâț a ani de funcționare, i se fac reparații mari la mașini și căldări.

1901. — Comandant Locot. Comandor Pălescu C. Flota rusă, cuprinzând și noul și marele chirasat „Rotislaw" sub comanda *Marelui Duce Mihailovici* vizitează Constanța. Ofițerii noștri vizitează chiurasatul și în special instalația de T. F. S. care era ceva rar pentru acele timpuri. Pentru prima oară se fac *lansări de torpile noaptea* având: *„ca țintă luminată un colac „de scăpare, înzestrat cu aparatul luminos, imaginat și „construit la bord anul acesta; acest aparat e destinat „a servi pentru colaci de scăpare în caz de accident „noaptea la mare"*.

1902. — Comandant Locotenent Comandor Spiropol. La 17 Iunie, ofițerii și echipajul iau parte la solemnitatea desvelirii monumentului ridicat de ofițeri de Marină *pe mormântul repausatului Colonel Drăghicescu, în cimitirul de la Sulina*. Anul acesta, se inaugurează **serbările marinărești dela 15 August, Sfânta Maria, Patroana Marinei,** în prezența Ministrului de Război *D. Sturdza*, a *Generalului Vasiliu Năsturel* și a șefilor Marinei. Serbarea a fost complectată seara cu luminații feerice, tablouri alegorice, coruri și altele cari an de an sau perpetuat devenind tradiționale.

1903. — Iarnă foarte aspră cu vânturi și geruri mari, portul îngheață peste tot (— 16°). Ghiața are 20 cm. grosime și suportă persoanlul crucișetorului care circulă între cheiu și vapor, pe ghiață.

Vara, pentru prima dată în marină, se întrebuințează la tragerile de exercițiu, *țeava redusă de armă 6.5 m/m*, introdusă în țeava tunurilor și având un înălțător special calculat la bord.

Sub directa supraveghere a comandantului, *Lt.-Comandor Spiropol I.* toate bărcile navelor de mare, execută cu vele și cu rame exerciții și evoluții după *„principiile expuse în tactica bărcilor (manualul debarcărilor)"* fiind reunite într'o flotilă de bărci. Totodată cu aceste exerciții se fac, foarte dese debarcări la coastă.

La 31 August Torpilorul „Sborul" lansează o torpilă cu *con de război* în prezența tuturor ofițerilor de Marină aflați la Constanța și *„explozia produsă formează obiectul atenției generale"*.

Tot în vara aceasta *Comitetul Technic Consultativ al Marinei* recepționează și experimentează *„focurile de Bengal"* pe cari le adoptează pentru semnalizarea la mare distanță.

La 1 Iunie, din inițiativa comandantului, se înființează la bord o fanfară de 22 muzicanți formați ad-hoc din echipajul navei (tunari, timonieri, gabreri, mecanici) de către șeful muzicei reg. 34 Infanterie *Cilindri*, ajutat de gagiștii săi.

După terminarea manevrelor de toamnă la care au luat parte și navele de Dunăre și cele de Mare, a avut loc la Sulina, în prezența Comandantului Marinei, o revistă a trupelor și echipajelor de marină, urmată apoi

(†) Amiralul V. Urseanu

de o frumoasă defilare la care pentru prima oară marinarii au defilat având în frunte o fanfară de marinari (muzica bordului dela Elisabeta).

1904. — Crucișătorul e dezarmat în Arsenal pentru reparații mari la mașini.

1905. — La 15 Mai Elisabeta asista la botezul navei de pasageri S. M. R. *România*.

Intre 19—30 Iunie are loc incidentul cu chiurasatul rusesc *„Kneaz Potemkin Tawrikowski"* al cărui echipaj se răsculase. Acest incident este tratat mai pe larg în altă parte al revistei așa că nu insistăm.

Trebue menționat totuși că la 24 Iulie, ca o urmare a felului în care Elisabeta a știut să se impue răsculaților ruși, are loc la bord, în prezența Comandantului

Marinei şi Ministrului *Grădişteanu,* decorarea celor cari s'au distins cu acest prilej. Echipajul şi ofiţerii defilează apoi în faţa celor decoraţi, iar la şampanie ministrul ridică urări pentru prosperitatea Marinei româneşti adăugând că „ACUM GUVERNUL RECUNOAŞTE IMPORTANŢA ROLULUI CE TREBUE SA AIBA MARINA, *şi că se vor face sacrificii pentru infiinţarea materialului necesar*".

1906. — Impreună cu torpilorul *Sborul* şi *Năluca,* Elisabeta reprezintă România la inaugurarea portului *Varna.*

La 1 Iunie, pleacă la *Batum* de unde aduce în ţară pe Domnii *Bibescu, Stoicescu* şi *Locot. Costiescu* plecaţi în misiune la *Teheran* (Persia).

La 17 Iunie, pentru prima oară în marină se întrebuinţează noua instalaţie *Sistem Clayton* a Serviciului Sanitar al portului, pentru *deratizarea* crucişetorului.

La 30 Iunie în timpul unei călătorii la Sulina, având la bord un grup de ofiţeri ruşi din reg. *Vologda,* însoţiţi de D-l *general Averescu* şi *colonel Găisseanu,* se fac încercări de *T. F. S.* între navă şi staţiunea dela Constanţa, dar rezultatele sunt nemulţumitoare (staţia Constanţa nu a putut fi recepţionată deloc).

Inaugurarea plajei şi instalaţiei dela *Mamaia* este sărbătorită la 13 August de *Elisabeta* prin iluminaţii feerice făcute din larg.

La 24 August în cadrul unor manevre mai mari cu concursul trupelor de uscat, se ambarcă pe Elisabeta, Comandantul Marinei Contr'Amiral *Koslinski* şi generalul *Tătărăscu* (tatăl primului ministru); iau parte toate navele Diviziei de Mare şi vaporul de pasageri *România* care are la bord *Batalionul 7 vânători* şi ofiţerii Elevi ai Şcoalei de Război. Se execută o debarcare de trupe, sub protecţia bombardamentului flotei, la *Capul Midia* pe la 4 h dim. Totul a decurs în cea mai perfectă ordine, însă spre sfârşit, din cauza valurilor cari se accentuaseră către dimineaţă, se răstoarnă o barcă şi pier în valuri un ofiţer de vânători, sublocotenentul *Broşteanu,* 9 soldaţi şi 2 marinari. Şi astăzi se găseşte la *Midia* un mic monument care aminteşte nenorocirea de la aceste manevre.

— La 12 Septembrie parcul de vapoare S. M. R. se măreşte cu noua unitate, *Impăratul Traian.*

— Către sfârşitul anului, tunurile *Krupp* şi *Nordenfeld* sunt demontate şi debarcate în vederea instalării altora mai moderne, *Saint-Chamond.*

1907. — Comandant Căp. Comandor Poenaru D. Nava e în Arsenal pentru instalarea nouilor tunuri.

In timpul răscoalelor ţărăneşti, sunt trimise în diferite judeţe, detaşamente formate din echipajul navei.

La 8 Iulie, vaporul de pasageri *„Dacia"* intră pentru prima dată în ţară.

La 24 August este lansat la apă monitorul *Lascăr Catargiu,* la Galaţi, iar la 19 Septembrie, zi de mare sărbătoare pentru marină, *Regele Carol I* însoţit de *Regina Elisabeta* botează nouile monitoare şi vedete cari şi astăzi sunt o forţă de temut pe Dunăre.

1908. — La 12 Mai, Marina instalează la Insula Şerpilor, un *catarg pentru semnale* (s'ar părea că este primul catarg instalat acolo; după războiul 1916—18, *catargul nu mai exista, însă în 1930,* Marina îl reinstalează din îndemnul D-lui Vice Amiral Bălănescu Ion Comandantul Inspector al Marinei Regale).

La 25 Iunie la Constanţa, se pune piatra fundamentală a clădirii *Şcoalelor Marinei.*

1909. — 28 Martie zi de doliu, pavilionul e lăsat în bernă. Contr'Amiralul *Em. Koslinski,* fostul Comandant al Elisabetei în 1894 şi Comandant al Marinei timp de 8 ani (1901—1909) a plecat dintre cei vii. In ziua înmormântărei crucişetorul, conform ritualului marinăresc face salutul cu tunul (dela ora 8, la ridicarea pavilionului, câte o lovitură de tun la fiece oră până la orele 15-15,30 şi 16, când se trag câte 17 lovituri de tun) ca un ultim omagiu faţă de mult iubitul Şef.

Noul Comandant al Marinei este numit Contr'Amiralul *Eustaţiu Sebastian.*

La 27 Septembrie au loc mari serbări la Constanţa cu ocazia *inaugurării portului şi silozurilor.*

In Decembrie, ELISABETA se duce la *Sebastopol* pentru a reprezenta familia regală la funeraliile *Marelui Duce Mihail Nicolaevici.*

1910. — Comandant Căp. Comandor Cătuneanu Al. Crucişătorul este inspectat de Principele Moştenitor Ferdinand.

1911. — Regele Carol I inspectează nava.

La serbările marinăreşti dela 15 August, participă la regatele de bărci şi barca Crucişetorului turc *„Medgidieh"* care adusese la Constanţa în drum spre Occident, pe Prinţul Moştenitor *Iusuf Izedin;* barca turcilor câştigă premiul I şi cupa hotelului Carol. (Este poate unica dată în istoria marinei noastre, când la o întrecere de bărci între marinarii de pe nave de război ale diferitelor ţări, premiul întâi nu este luat de plugarii, ciobanii sau plutaşii noştri transformaţi în marinari! (N. R.)

In Septembrie, o escadră rusească vizitează Constanţa.

1912. — Sublocotenentul Verbiceanu şi mai apoi Sublocotenentul Dragalina Virgil, conduc echipa de sondaje în lacul Taşaul.

La 31 Octombrie, pentrucă războiul bulgaro-turc luase o întorsătură ce ameninţa Constantinopolul, „Elisabeta" este trimisă la Constantinopol, pentru a apăra interesele României alături de celelalte nave trimise de puterile străine interesate (Franţa, Anglia, Austria, Germania, Italia, Rusia, Olanda, Spania, Statele Unite).

Compania de debarcare de pe Elisabeta la Constantinopole (1913)

Se formează 3 gărzi (două de 15 oameni şi una de 100) pentru a apăra la uscat legaţia, consulatul şi sectorul de apărare rezervat României. Marinarii noştri s'au comportat cum nu se poate mai lăudabil, contribuind prin disciplina şi tactul lor de păstrarea ordinei, ba chiar au şi ajutat mult la stingerea unui mare incendiu în cartierul *Pera.*

La Crăciun, cargobotul S. M. R., *„Turnu Severin",* sub comanda Căpitanului *Aurel Negulescu* detaşat din Marină la S. M. R. acostează lângă „Elisabeta" pentru a-i da cărbunii necesari. Cu acest prilej, echipajele şi ofiţerii celor două nave de război petrec Sfintele Sărbători într'o frăţie demnă de admirat. Colonia română din Constantinopol ia parte la serbarea pomului de Crăciun, oferind daruri tuturor.

1913. — De revelion ofiţerii sunt invitaţi la Ataşatul nostru militar, *Lt.Colonel Razu.*

La 8 Martie, Ministrul de Lucrări Publice al Turciei,

D-l *N. Batzaria*, cunoscutul publicist român de astăzi, vizitează nava.

Graţie simpatiei de care se bucurau ofiţerii noştri faţă de autorităţile turceşti, ei capătă autorizaţia de a vizita în grup frontul dela *Ceataldea*, dela *Enver-bey*. Lt. Colonel şi şef de Stat Major al Corpului II Armată comandat de Generalul *Hursid Paşa*. Asupra acestei vizite pe front, comandantul navei, Comandorul *Negru Nicolae* a făcut un raport amănunţit Ministerului de Războiu.

Favoarea făcută ofiţerilor noştri nu a fost făcută pentru nici un ataşat militar sau orice altă persoană străină. La masa ce li s'a dat la Cartierul Generalului *Hursid*.

La 27 Mai, un detaşament de 40 oameni ia parte la funeraliile *Marelui Vizir Mahomet Sefket Paşa* asasinat împreună cu aghiotantul său de câţiva membri ai Partidului *Uniune şi Progres*.

La 15 Iunie, după aproape 8 luni de staţionare în Bosfor „Elisabeta" pleacă spre ţară lăsând regrete printre echipajele celorlalte nave străine care o ovaţionează pe tot parcursul ei prin faţa lor.

La 20 Iunie, e decretată mobilizarea şi războiul contra Bulgariei stârneşte mult entuziasm la bord. Crucişetorul are rolul de a păzi *Gurile Dunării la Sulina*. Măsurile de ordine luate de Comandant (interzicerea intrării vaselor noaptea pe canal) dau naştere la un mic conflict diplomatic cu C. E. D. care s'a văzut lezat în atribuţiunile sale; conflictul este stins prin energica intervenţie a primului ministru *Titu Maiorescu* care arată Comisiunei Europene că *bine a procedat* aşa cum a procedat Comandantul Crucişetorului în acele împrejurări impuse de starea excepţională de război în care se afla România.

— In afară de această au mai fost o serie de incidente şi alarme de noapte, fără prea mare importanţă.

La 25 Iulie, se anunţă sfârşitul războiului care ne-a adus mărirea litoralului nostru cu acea minunată Coastă de argint.

1914.— Comandant Căp. *Comandor Pantazi*. Moartea Regelui Carol I, acela care a dat Marinei româneşti o desvoltare aşa de mare faţă de ce exista până atunci, a îndurerat pe toţi.

In ziua funeraliilor,: „Elisabeta" face salutul cu tunul conform ritualului. Ultima lovitură de tun, printr'o coincidenţă demnă de remarcat, a corespuns cu apusul soarelui (ora lăsării pavilionului).

1915. — Sub supravegherea *Locot. Roşca Eugen* se instalează la bord *aparatul de T. F. S.* dela vaporul „Principesa Maria".

La 24 Mai, *D-na şi Dl. Leon Cantacuzino* dăruesc navei un frumos *pavilion naţional* de onoare pentru luptă.

Din cauza conflagraţiei mondiale, *„Elisabeta"* este trimisă să stea la Sulina pentru *a observa şi a face paza Gurilor Dunării*, aşa ca nici o putere interesată să nu încerce să obstrueze canalul.

Tunurile moderne sunt debarcate şi instalate la Turtucaia, pe malul stâng, unde au fost de mare folos în grelele zile ale începutului războiului. După căderea Turtucaiei tunurile au fost salvate şi duse la Galaţi spre a combate bateriile germane.

1916. — „Elisabeta" continuă la Sulina aceiaşi misiune de observare şi pază a canalului.

La Insula Şerpilor, postul este întărit având 40 oameni efectiv.

La 14 August, noaptea la 12 *se decretează mobilizarea*; „Elisabeta" ia măsuri de siguranţă: stinge farurile dela Sulina şi interzice navigaţia pe canal noaptea.

In tot timpul războiului *Elisabeta* deşi dezarmată, dar prin energia Căp. Comandorului *Bălănescu* şi a Lt. Comandorului *Eugen Botez*, România a putut menţine delta ameninţată atât de o incursiune inamică, dar mai ales de bolşevismul soldaţilor ruşi.

Azi „Elisabeta", dragă nouă tuturor marinarilor, pe bordul căreia vara micile odrasle regale se găseau ca acasă, îndrăgind marea şi pe marinari, în jurnalul căreia Carmen Sylva a scris: *să fie mai iute ca sburătorii şi mai sprintenă ca rândunica"* nu mai este. Demontată ca fer vechi, după un atât de glorios trecut, a rămas doar în amintirea celor cu peri albi.

SĂ RÂDEM PUŢIN!

Ba noi... Ba voi.

La Sulina, Ruşii şi Românii la un loc. La marginea oraşului două baterii antiaeriene, cea rusească modernă, pe platforme rulante, cu aparate de ascultare şi de ochire precisă, a noastră cu tunuri vechi de 57 mm. aşezate pe platforma... morilor de vânt şi întoarse în direcţia de un... măgăruş.

Au doborît bateriile multe avioane, — dar după fiecare succes zarvă mare: fiecare dintre baterii pretindea că ea a nimerit, că ei îi aparţine gloria.

— Noi l'am dât jos! — susţineau ruşii.

— *Ba noi*, — răspundeau românii.

— *Ba noi*....

— *Ba noi*....

Incăereala ar fi fost gata, de nu interveneau ofiţerii.

Intr'o zi apare un aeroplan, bateriile intră în funcţie şi pasărea de oţel rănită cade în mare. O şalupă ia largul să o captureze, pe când cearta obişnuită intră în vigoare:

— *Ba noi*...

— *Ba noi*...

Când invectivele erau 'n toi, se 'ntoarce şi şalupa cu hidroavionul la remorcă. Jelanie mare: *era de al nostru, era francez.*

Stupoare... momentană, căci gâlceava reîncepe, fiecare tabără arătând spre cealaltă, cu un alt refren însă:

— Voi l'aţi doborît.

— *Ba voi!*...

— *Ba voi!*...

Ca la război: *Noi* la laudă, *Voi* la ocară!

T. F. F. cu F.!

Pe Dunăre. Porturile noastre legate telefonic dau în primire dela unul la altul monitoarele austriace cari urcau sau scoborau Dunărea după trecerea dela Flămânda.

Intr'o noapte pe firele telefonice alunecă următoarea convorbire între portul dela Petroşani cu marinari şi cel dela Zimnicea cu... nemarinarii:

— Allo! La ora... a trecut monitorul „Sava" la deal spre Zimnicea"... raportează Petroşanii.

— „Dar după ce l'ai cunoscut că era „Sava" şi nu altul", — întreabă comandantul dela Zimnicea.

— „După *sârmele dela telegrafia fără sârmă*, — i se răspunde.

In adevăr acest monitor avea firele dela T. F. F. aşezate în altfel decât la celelalte, şi marinarul observase aceasta.

Zimnicea însă răspunde furioasă:

— „Cum ai văzut *sârmele* dacă telegrafia e fără sârmă, obrasnicule! Am să-ţi cer pedepsirea pentru raportare de ştiri falşe!

MAREA (Căp. D. Ştiubei, colecţia I. Gr. Perieţeanu)

POEZIA MĂRII

de I. GR. PERIEŢEANU

Căţi n'au cântat-o, în versuri sau în proză, privind-o prin osebite prisme, pe *splendida crăiasă a noianelor de apă*, nestatornică, rebelă, cu sân bronzat sau azuriu, dar pururi svâcnitor, care-ţi implântă în trup fiori de voluptate, când îşi sfâşie, brusc, dantela spumelor ?

Dar cine s'ar încumeta să'ntocmească completa ei antologie ?

De-atâtea ori am ascultat-o cum îşi deşiră minunoasa şi nesfârşita-i poveste. Glasul ei

Cu drag l'auz sosind din depărtări,
Zvon încărcat de şopot şi suspine;
Şegalnic sau duios, l'ascult cum vine
Mereu, cu nesfârşite modulări.

Se'ngână'n el haotice chemări,
Când val de val se sparge şi devine
Sonoră undă, ce evoacă'n mine
Eternele naturii zbuciumări.

E huet vag din care se destramă
fuioare largi de vaier, vastă gamă
de bufnete, cu ritmic fâşiit;

E murmur lung, cu mii de rezonanţe,
şi bolbor è, şi muget înăsprit;
iar mintea mea l'a tălmăcit în stanţe.

Glasul ei ! Acel puternic şi legănător sgomot ce răsună pentru unii ca o lungă şi implacabilă ameninţare şi pe care *Pierre Loti* îl consideră ca pe cea mai potolitoare dintre toate muzicile; căci pentru mulţi dintre obicinuiţii şi îndrăgostiţii ei, cum a fost Loti, pasionatul colindător al meleagurilor lichide, din zbuciumul ei, din grozăvia zgomotului pe care-l face, se desprinde încă, sub o anumită formă, imensa-i pace, care adoarme, care însănătoşeşte şi oţeleşte.

Glasul ei de mamă sublimă, în necurmată zămislire şi naştere, prin care grăesc măruntele şi mutele triburi de vietăţi ce alcătuesc nenumărata-i familie. Acel grav şi simpatic dialog cu pământul taciturn, armonioasă concordanţă a marelui Eu cu el însăşi. Acea magnifică desbatere, care nu-i altceva decât *Amorul*.

Marea ! Toate mările ! Infrăţitele şi îngemănatele ape.

Marea noastră. Marea Neagră. *Sfânta mare* ce ne deschide larg porţile lumii şi'n care se varsă Dunărea albastră.

Cei cari au avut norocul să intre în ea, pe'nserate, prin canalul Sulina, şi să străbată astfel acea *regiune intermediară* pe care o desfăşoară înaintea ochilor îmbucătura Dunării cu ea, nu vor uita de sigur nici-odată măreţia priveliştii pe care o oferă lupta dintre cele două ape, care se atrag şi resping în acelaş timp, intolerante.

Marea, propriu zisă sau oceanică.

Marea pe care o auzi şi o ghiceşti de departe, după acel năbuşit şi uniform vuet în care simţi sau crezi că simţi *„vibranta intonaţie a vieţii"*. Marea, sub toate aspectele ei.

Marea de ţărm, de cheuri şi de plaje, zglobie, clipocitoare cu foşnet de mătăsuri schimbătoare ,care-ţi zâmbeşte, placidă, ademenitoare, a cărei respiraţie şi-ale cărei pulsaţii îţi place să le asculţi; care alintă trupurile cu mici şi mângăioase valuri, săpându-ţi la picioare dulci trepte policrome de marmură lichidă.

Marea sărbătorească, în care soarele se scaldă, voios, împodobind-o cu-o risipă de paiete argintate, în care-şi spală cerul nouri de vată şi pe care plutesc, multicolore, barcazurile şi goeletele, ca n'şte fluturi uriaşi.

Marea euritmic eternizată de Paul Valéry, la o amiază olimpiană :

Midi le juste y compose de feux
La mer, la mer, toujours recommencée !
O, récompense après une pensée
Qu'un long regard sur le calme des dieux !

Que! pur travail de fins éclairs consume
Maint diamant d'imperceptible écume,
Et quelle paix semble se concevoir!
Quand sur l'abime un soleil se repose,
Ouvrages purs d'une éternelle cause,
Le Temps scintille et le Songe est savoir.

. . . . . .

(Le Cimetière Marin)

Sau marea în clar de lună, lascivă, fascinantă, cu circul iluzoriu al pajiştii flotante, în care delfinii fac tumbe de lumină şi dispar; ale cărei ape, sunt despicate în brazde fulgurante, de carenele vapoarelor, asemănătoare unor pluguri fantastice, şi pe ale cărei albastre ogoare, stropite cu argint, din sadul reveriei cresc flori de mărgărint.

Marea fosforescentă, care luminează noaptea, brăzdată de fulgerele harengului. Marea feerică, ce pare de lapte, pe care a zugrăvit-o *Blasco Ibánez* în *„Mare Nostrum"* cu neîntrecuta-i măestrie, străbătută de clarităţile azurate produse de infuzorii, de acele microscopice făpturi cari, atrase la suprafaţă, apar în dâre luminoase, sub formă de şerpi de foc sau în scânteetoare ghirlande. Marea care este propriul ei fanal, cerul, luna şi stelele ei, după fericita expresie a lui Michelet.

Marea în hulă, ce preludează veselii sălbatice, privită din siguranţa ţărmului, care-ţi îngădue să admiri tihnit acele spumegânde boturi ce-i scurmă pajiştea, mugind a piază rea şi enormii berbeci ce gonesc spre mal în turmă.

Cât de mult contrastează atunci bocetele şi profundele-i suspine cu tăcerea mohorâtului ţărm, ce s'ar zice că vrea să se reculeagă spre a asculta ameninţările aceleia care'n ajun îl linguşea cu mângâioase valuri.

Sau marea văzută din barcă, spre asfinţit de soare, în largul pustiului oscilatoriu „printre mari ondulaţii, netede şi lucioase, sau printre imense umflături de apă, ce se succed cu o ritmică încetineală, ca nişte spinări de gigantice fiare, inofensive de atâta indolenţă, venite dintr'unul din infiniturile orizontului spre a se pierde spre cel opus".

Navigatorul însă, cu inima strânsă, clătinat pe coaja lui de nucă, asemănător c'un biet fulg, n'are răgazul să admire, în toată voia, scânteetorul sidef albastru cu'ntretăieri de moaruri aurite.

Marea pe care ochii o cuprind din ameţitoarea înălţime a sălbatecelor şi splendidelor promontorii de granit, abrupte, prăpăstioase, la care te uiţi, neputincios şi'nfricoşat, cum roade, macină şi devorează, încet-încet, obositul piept al malului. Şi acea tragică şi stupefiantă simfonie pe care o compun şi o execută valurile în permanentul asalt asupra infernalei osaturi a stâncilor, de care se sfarmă c'un zornăit uşor de sticlă spartă!

Nici o asemănare între această mare şi cea văzută de pe obicinuitele ţărmuri.

Dar marea bântuită de furtună, care biciuie feţele, care te orbeşte, şi te-asurzeşte cu şuerături şi tunete discordante, ce ridică uriaşe talazuri cari se'ntretaie, se sparg între ele şi nu mai vor să cază, animate par'că, d'un suflet fantastic?

Michelet a fixat în neperitoare pagini „spăimântătoarele-i concerte, duetele ei cu stâncile, vuetele şi tunetele năbuşite pe care le produce în fundul peşterilor şi acele surprizătoare strigăte, în cari crezi c'auzi un sinistru *„Ajutor"!*

Tumultos şi buimăcitor meleag al spaimei, frământat de furtuni circulare, de uragane şi ciclonuri, cu atâta realism descris de *Conrad* în *Typhon*. Plutesc peste el cumplite vedenii, monştri fără ochi şi urechi, cu guri enorme şi spumegânde, ce-ţi evoacă întreg fantascul mitologic.

D-l I. Gr. Perieţeanu, o figură ilustră atât a baroului, cât şi a literaturei româneşti. Autor al volumelor „Glasul Apelor", „Escale" şi al atâtor alte cunoscute şi gustate lucrări originale, şi traduceri.

Am văzut-o în această ipostază, ghemuit, pe puntea unui pachebot:

Poseidon, sătul de acalmie,
cutreeră abisurile mării,
Celèno des zăbranic pune zării
şi apa ia culoare de leşie.

Apoi Eol, cu crâncena-i solie,
imbolduri noi aduce zbuciumării.
Vin Greele din valma depărtării,
încăerate, albe de mânie.

Ocythoè şi Ello se desprind
din tainiţa cavernelor, vuind;
năvalnic curg şuvoaiele pe punte,

Şi geme uriaşul de oţel
când cearcă ambardeea s'o înfrunte;
iar Sàron se cutremură şi el.

(Marea Ionică)

A văzut-o şi *Haralamb Lecca:*

Doarme-adânc Mediterana. Ursa mare o admiră.
Ai gândi că pieptu-i saltă; ţi se pare că respiră...
Când pe-alocuri vântul sere umflă'n treacăt câte-un val.
Luna râde şi nu crede: de-atât calm şi ea se miră.
Nici o luntre, nici un sgomot, nici o pânză, nici un mal...
Peste tot, — atât cât zarea pot privirile s'o'ncapă, —
Cer şi apă.

. . . . . .

Uite colo!... Dungă neagră pe tablou se zugrăveşte:
Un chenar tras cu cerneală, ce prin pânză a pătruns.
Ca o oaste năvălită, creşte 'ntr'una, creşte, creşte,
Şi se-apropie, şi vine într'o goană, nebuneşte....
Spuma 'n vergi neregulate fuge, se rostogoleşte....
S'a trezit din somnu-i marea, mâniată, şi mugeşte;
Stelele sclipesc de frică; luna'n valuri s'a ascuns;
Pân' să numeri două sute, orizontul se cerneşte;
Din cătuşe vijelia n'a scăpat, — dar iat-o! scapă!...
Pe sagiu' şi schimbă faţa:
Nori şi apă.

. . . . . .

Marinar ! fă-ţi semnul crucei ! Vântul groaznic e acum !
Piatră vânătă, topită în leşie, pare marea;
Norii par nişte coloane formidabile de fum,
Aducând cu ele groaza, vaetul şi disperarea;
Fulgerul pe lângă fulger, şerpuind, îşi face drum;
După fiecare tunet groaznic urlă depărtarea, —
Urlă, când, din miază-noapte, barierele deschise
Lasă tot în stăpânirea furiosului potop,
Care-aruncă 'ntâi în glumă ici şi colo câte-un storp
Şi-apoi toarnă, toarnă, toarnă, — precum dunga prevestise —
Până ce văzduhul, marea, norii, ploaia şi furtuna
Toate la un loc fac una, —
In cât nu mai vezi, când ochii din privelişte s'adapă,
De cât apă.

(Furtună)

Pentru a risipi lugubra şi profunda impresie pe care bănuesc că a lăsat-o emoţionantele versuri ale regretatului nostru poet, trec la interesantul spectacol pe care îl înfăţişează observatorului atent mările cu flux şi reflux, adevărate pulsaţii ce amintesc bătăile inimii noastre.

Când vine fluxul, când val după val se ridică, imens, electric, spune *Michelet*, ne 'ntrecutul biograf al mării, în furtunosul huet al apelor se amestecă sgomotul de scoici, de mii şi felurite vietăţi, pe cari marea le-aduce cu ea. Iar când refluxul chiamă apele înapoi, un fâşâit te face să pricepi că, împreună cu nisipul, ea duce îndărăt acea lume de triburi credincioase şi-o reprimeşte în sânul ei.

Sub influenţa acestei privelişti s'au născut impresiile pe cari poetul francez *Armand Silvestre* le-a închis în următoarea strofă:

Mon coeur triste, mon coeur amer,
Mon coeur est pareil à la mer.
Qu'un flux et qu'un reflux déploaie,
Des vagues y roulent aussi :
Celles qui s'en vont sont ma joie,
Celles qui viennent mon souci !

Ce păcat însă că această *„oglindă, în care infinitul îşi priveşte gândul'*, n'are magicul dar de a reflecta splendida taină ascunsă în fecunda beznă a adâncurilor ei de nepătruns; toată acea puzderie de vietăţi „care umileşte sărăcia lumei vizibile, toată acea miraculoasă faună şi floră pe care n'o putem admira de cât fragmentar în vitrina acvariilor !

O bănuim, căutăm să ne-o închipuim când defilează sub ochii noştri bizarul şi gingaşul cortegiu al meduzelor, făpturi aproape aeriene *„răsuflări devenite vizibile"*, *dulci şi azurate* flăcări de opaiţ ireal sau :

Lalique-uri irizate, opaline,
Sculptate în cleştarul unui val,
Rozalbe umbreluţe de cristal,
Urzite în fluidele uzine.

PIRAŢII (Căp. D. Ştiubei)

Imaginaţia noastră se exaltă în faţa plantelor de piatră, a madreporilor arborescenţi, uimitoare exemplare de viaţă condensată şi solidificată.

Gândul nostru se turbură, nedumerit, în prezenţa acelui fermecător şi graţios echivoc pe care îl înfăţişează superbele actinii şi coralinele.

Ne'ncremenesc, deopotrivă, risopodele, acel trib atât de numeros de atome-scoici, cari cu microscopicele lor mantii au contribuit la zidirea Apeninilor şi la înălţarea munţilor Cordilieri,

Ne dăm seama, simţim că în profunzimile mării există: „o nesfârşită şi prodigioasă viaţă, plină de războiri şi de dragoste, ce se'nalţă obscură din somnul pietrii; că 'n apele ei se agită o surdă furie de a trăi; că din întunecatele-i funduri se ridică, ne'ncetată şi eternă o imensă îmbulzeală organică.

Măreţie şi'ncântare, — care face să ne fluture pe buze imnul de slavă al Providenţii, pe care-l purtăm, smeriţi, în inimele noastre.

Toată gama sentimentelor omeneşti s'a desfăşurat şi se va desfăşura dealungul vremilor în faţa *marei ucigaşe şi creatoare*, care aţipeşte uneori, calmă şi dulce, ori stă întinsă sub cenuşii valuri de amurg.

Adormită, scrie Loti, ea înalţă un vuet confuz de orgi religioase. Auzi nelămurite armonii de abis ce pornesc din adâncuri. Atrăgătoare, ca *odihna fără remuşcări*, ea cheamă par'că adesea pe oameni, efemeri cu sufletul turburat, îi poftеşte să vie, să vie cu toţii în lungile valuri plumburii, spre a căuta *suprema pace a infinitului*.

Şi cu cât e mai sumbră, cu cât e mai posomorîtă, în acele înserări ceţoase, sub linţoliul cerului de Decembrie, cu atât se accentuiază *sentimentele de pace* pe cari le aduce, *sentimentele de resemnare în moarte, de generală uitare şi iertare.*

Ea este încă, după Michelet, marele câmp de luptă în care mateloţii îşi păstrează sufletul lor simplu, făurindu-şi un curaj de fier; ea e *profunda şi superba mânăstire, refugiul suveran al desnădăjduiţilor fără credinţă.*

Ea aţâtă de o potrivă sentimentul estetic şi erotic, pe care îl găsim atât de accentuat în următoarele strofe, pe cari le-am extras din remarcabilul poem al lui *Jean Richepin, Litaniile Mării :*

Mère admirable, grâce et beauté sans égale,
Rien qu'à te contempler, sûr de ne point t'avoir,
D'ambroisie à plein coeur déja l'on se régale.

Nectar des yeux, soma des pensers, réservoir
Débordant de splendeurs, de rêves, de féeries;
Pour être saoul d'amour il suffit de te voir,

Mère admirable dont les vagues sont fleuries
Quand le couchant ou l'aube aux rais papillotants
Sèment tous les métaux, toutes les pierreries,

Sous les écrins du prisme en reflets miroitants,
Tout l'arc-en-ciel dansant sur ton sein qui chatoie,
Mère admirable ayant chaque jour deux printemps !

Tristeţea însă sub toate nuanţele ei, e aceia care ne stăpâneşte, în general, când stăm faţă în faţă cu ea. E desigur tristeţă şi tristeţă, după cum remarcă cu drept cuvânt Michelet. Aceia a femeilor, aceia a oamenilor tari; aceia a sufletelor cari plâng asupra lor înşile şi aceia a sufletelor desinteresate cari, pentru ele, acceptă soarta şi binecuvântează pururi natura, dar simt relele lumii şi găsesc chiar în tristeţe forţele necesare pentru a activa şi creia. Şi câţi dintre noi n'au nevoie să se cufunde în acea stare psihică ce se poate numi *melancolie eroică !*

Din poeţii noştri

LA MALUL MĂRII
(Căp. D. Ştiubei)

Sosesc corăbiile

Sosesc corăbiile... Vino, să le vedem cum intră 'n port,
Să le vedem cum, obosite de-atâta luptă cu furtuna,
Își lasă ancorele grele să cadă, una câte una,
Așa cum par'că fiecare și-ar îngropa câte un mort...

Sosesc, cu pânzele umflate ca niște sânuri de femee
Pe care-o briză pătimașe le-a 'nvinețit cu sărutări,
Și par'c'aduc cu ele 'ntreaga splendoare a vechilor serbări
In cinstea lui Neptun, temutul stăpân al Mărilor Egee...

Și-așa cum vin, misterioase, ca niște Sfinxi purtați de
Mare
Și intră 'n port, triumfătoare, ca cei ce luptă și înving,
Par niște Magi bătrâni ce poartă secretul vrăjilor ce sting
Făclia vieților muncite de visul vieții viitore...

ION MINULESCU

Porniră celei trei corăbi

Porniră cele trei corăbii... Spre care țărm le-o duce vântu'?
Ce porturi tainice, ascunse cercetătoarelor priviri,
Le vor vedea sosind, mânate de dorul tristei pribegiri?
Ce valuri nemiloase, mâine, le vor deschide 'n drum
mormântul?

Porniră cele trei corăbii, purtând în pântecele lor
Grămezi de aur, chihlibare, smaralde verzi și-opale b!onde,
Iar sus, pe bord, tristețea-acelor romanțe veșnic vaga-
bonde
Cântate azi în drum spre Poluri, iar mâine în drum spre-
Equator...

Porniră cele trei corăbii, și-abia se mai zăresc...
Se'ngroapă
In golful zărilor pătate de violetul înserării;
Iar albul pânze!or întinse în cenușiul depărtării
Zidește trei mausoleuri în care dorm cei duși pe apă...

Porniră cele trei corăbii... Și 'n urma lor rămase portul.
Mai trist ca Muntele Golgotei însângerat de-un asfințit.
Și'n urma lor, pe cheiul umed, un singur albatros, rănit,
Mai stă de pază, ca Maria, venită să-și vegheze Mortul...

ION MINULESCU

POEZIA MARII (continuare pag. 88)

Ori cum, veseli sau trişti, îndrăgostiţi sau nu, mişcaţi de cele mai diferite sentimente, mulţi dintre noi o căutăm şi-o iubim, iar cei cari au iubit-o odată o vor iubi întotdeauna. Gustul piesagiului marin e posibil să nu mai sporească şi poate chiar să diminueze, dar cert este că nu va dispare niciodată. „El e intrat în noi, după cum observă *Remy de Gourmant* (Promenades Littéraires), face parte din nevoile noastre estetice şi chiar sentimentale, ca muzica sau literatura".

„Marea însă, spune acelaş scriitor, trebuie c'a fost mai frumoasă când era necunoscută şi mai singuratică. Acum are prea mulţi îndrăgostiţi; prinţesă prea adorată, are o curte prea numeroasă. Foarte puţini bărbaţi şi doar câteva femei îi înfrumuseţează peisagiile. Natura se obicinueşte greu cu o mulţime aiurită, care vine la mare cum vii la un bâlciu. E drept că poţi să te izolezi prin gândire. Trebuie chiar să te abstragi, ca şi credinciosul care, la biserică, îşi uită vecinii, şi vorbeşte cu Dumnezeu.

Dumnezeu nu răspunde la toată lumea; — şi marea nici ea".

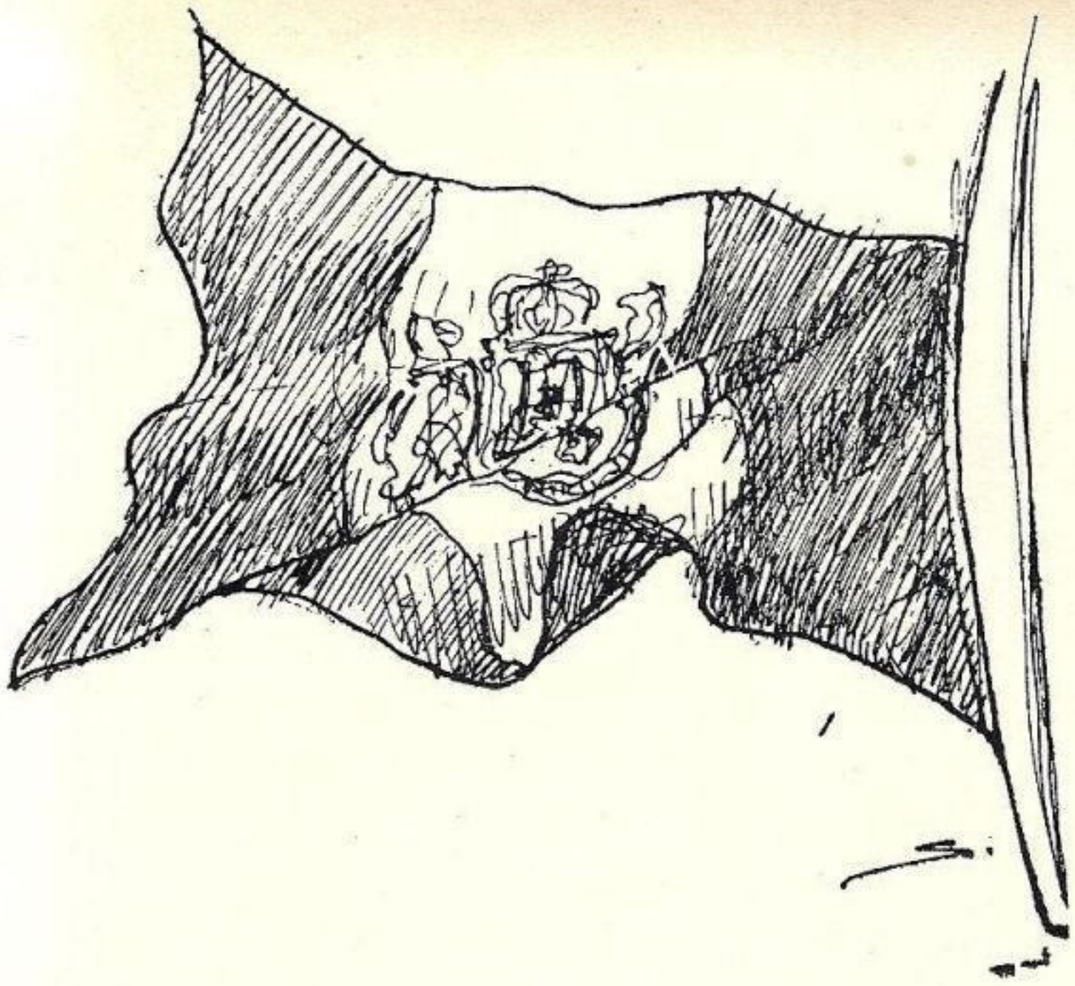
CUM CANTĂ MAREA

In fiecare seară, de-un timp, stau cu mirare
Și-ascult ce straniu cântă tumultuoasa Mare...
Atent, îmi plec urechea, și-ascult notele-i grele...
Ascult, cătând pe'ncetul să mă deprind cu ele, —

Să-mi lămuresc ce-o doare, când spumegă de ură,
Ce vrea să spună Marea cu'nfricoșata-i gură...

Dar apele-i țin taina, schimbând a ei cântare:
Acum, par'că se joacă svârlind mărgăritare,
Și-acum, ca sub imperiul unei porunci secrete,
Își părăsește jocul, și'n larmă de trompete,
Îți trâmbiță mânia, iar miile de creste
Le umflă în talazuri, în larguri dând de veste
Că cineva ascultă și'nseamnă cu mirare
Ce poate să cuprindă în larga ei cântare...

C. ANGHEL



Cântecul pavilionului

Nu costă mult, nu-i ceva rar ;
E doar o pânză de astar....
Dar pentru noi nu-i pe pământ
Nimic mai scump, nimic mai sfânt,
Ca simbolul cu trei culori
Ce-l fluturăm pe'ntins de mări !

*

Sub paza-i veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare !

*

In el noi preamărim pe Rege,
Credinţă, Patrie şi Lege
Şi ori şi unde noi am fi,
Pământul dulcei Românii,
Cu munţi, cu holde, cu izvoare,
El le-aminteşte'n fluturare.

*

Sub paza-i veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l doboare !

*

Când e la pupă ridicat,
Cu drag de toţi e salutat,
Iar când e sus, sus la catarg,
Şi'njur obuzele se sparg
De urlă şi vuieşte marea,
Tot el ne dă îmbărbătarea.

*

Sub pazai- veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare !

Cpt. Comandor NICOLAE T. CRISTESCU

P r i v e g h i u

Pe o măsuţă, încă decuseară,
S'a rânduit altar de pomenire :
O candelă, trei lumânări de ceară
Şi poza lui, făcută în oştire....

*

Un marinar, cu guler peste bluză
Şi'nfăţişarea chipeşă, voinică ;
In fund decorul : marea, o meduză
Şi-un bastiment ce valul îl despică.

*

De-asupra mesei, Sfântul Nicolae,
Cu ochii blânzi şi barba colilie
Şi-atâta pace, liniştе'n odae,
C'ai crede că-i o schimnică chilie.

*

Două femei, în negru'mbrobodite,
S'au ghemuit pe câte-un scăunel ;
Dintr'un vârtej de gânduri rătăcite,
Le stăpâneşte numai unul... El !

*

— „Cum s'a pierdut ? Dece Dumnezeirea,
Sau Ursitoarea, nu i-a fost mai bună ?"
Şi vie au în minte amintirea
Acelei nopţi de groaznică furtună...

*

Au aşteptat o lună cu răbdare ;
Nădăjduiau că tot o să revie....
Câţi din pescarii rătăciţi pe mare
Nu sunt siliţi adesea să'ntârzie ?

*

Dar într'o zi, şi mamei şi nevestei,
Le-a spulberat nădejdea crudul val ;
S'au prăbuşit la auzirea vestei
Că le-a svârlit odorul lor pe mal.

*

De-atunci mereu, în fiecare seară,
Orânduesc altar de pomenire :
O candelă, trei lumânări de ceară
Şi poza lui. făcută în oştire...

NICOLAE T. CRISTESCU
Constanţa 1935

Închinare

de HORTENSIA PAPADAT-BENGESCU

Nouă celor ce aveam prilejul de a poseda drept orizont al vieței mărunte, perspectiva Mărei, într'o zi ne-a lipsit ceva din decorul obicinuit al acestui orizont.

Ne deprinsesem ca pe cuprinsul pe care-l îmbrățișa ochiul, să avem un punct de reper, să ancoreze privirea noastră pe o insulă mică, semnalată de un semafor totodată fix și mobil, — o cetățue ce-și legăna turnurile. Cei ce o locuiau exclusiv, erau slujitori tineri ai Mărei, ce se pregăteau pentru datoria lor gravă, cu veselia și curajul fără limită al tinereții și vocațiunei.

Bricul Mircea, nava-școală a Marinei noastre, părea un castel vechi locuit de luntrași tineri ce se pregăteau cu încredere și bucurie spre o slujbă înaltă.

Într'o dimineață ochiul n'a mai zărit insula mică nici turnul de formă medievală, le sorbise lumina; ceeace însă urma a trăi și prospera, era falanga tânără de marinari și învățătorii lor.

Când uneori ancorau la noi vase mândre cu echipaje semețe, bizuite pe lunga tradiție a unor țări puternice, Marina noastră îi primea cu cinstirea cuvenită și le mlădia lesne semeția în camaraderie, prin firească ospitalitate și prin cultura — ce apărea cumva neașteptată musafirilor — atât în meseria și cultura marinărească cât și în cu'tura și educația în genere și într'o încredere în sine plină de naturaleță.

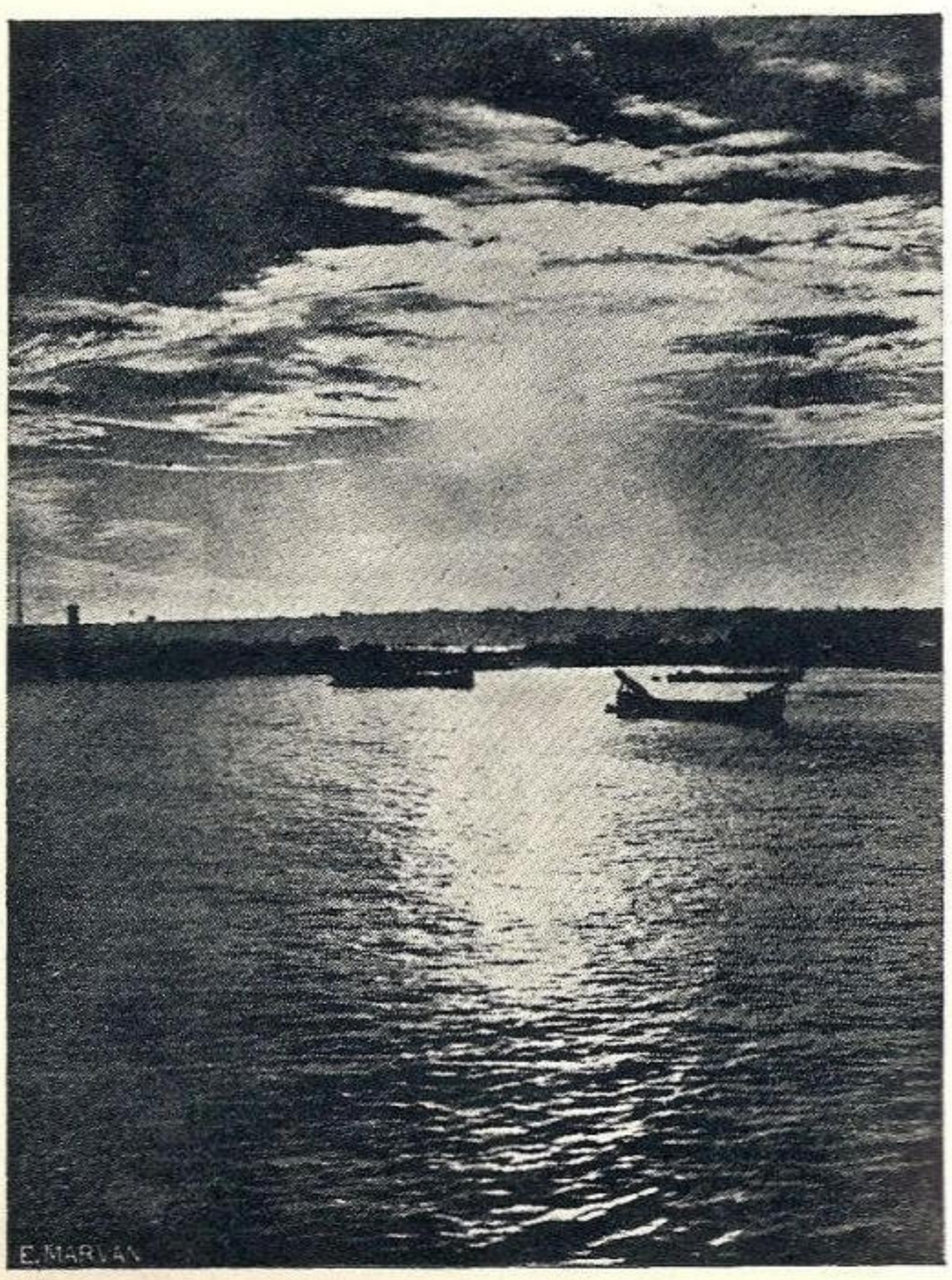
Am asistat uneori cu satisfacție la această mlădiere a egoismului respectabil a unor soli ai marelor imperii navale, ce se nivelau prin utilajul de valoare a ofițerilor noștri de marină.

Deaceea, lipsa de pe orizont a Navei-școală a fost numai eclipsa provizorie a unui desen schematic al căruia simbol de preț dura și făptuea mai departe. In curând din dragostea tuturor pentru marea și echipa noastră marinărească, dela Amiral la elev, orizontul privilegiat al frumosului oraș riveran Constanța, într'o dimineață clară, va înfățișa ochiului o nouă insulă legănată, o nouă cetățue mobilă și indestructibilă, un nou MIRCEA.

Mărei Negre

O, mare, te-am îndrăgit din prima clipă când te-am
Văzut, — când liniștită ca luciul de oglindă, sclipeai
orbitoare sub privirea soarelui dogoritor!
Dar cine ți-ar fi putut rezista când luai înfățișarea îmbietoare a celei mai curate oglinzi, sau îngăduiai ca privirea mea să-ți iscodească adâncurile!
O, mare, odată, într'o noapte instelată, când tăcerea era așa de adâncă și nici măcar o urmă de zefir nu-ți turbura nemișcarea, — m'am plecat pe chipul tău încremenit, aproape tot, turburându-te cu chipul genelor!
Au fost atunci clipe, pe care nu le-am putut uita vreodată
Luna în ceruri te privea aiurită, uimită de cumințenia ta
și te d'aurea în razele-i blânde, drept prinos de mulțumire
. . . . . .
Dar te-am cunoscut, teribilă mare, și sub înfățișarea ta de groază, — când răscolită în adâncuri, turburată, întunecată, neagră caşi numele cel porți, urlai și spumegai întrecându-te cu vântul!
Bastimente de mii de tone le ridicai ca pe un fulg
sus pe creste de talazuri, pentru a le cufunda apoi
de grabă în adâncuri — jucărie desnădăjduită a furiei tale, — generi! mereu deschise pentru vajnicii marinari!
O! de ai putea ști tu ce suflete de oameni sunt aceia cari se încred ție, care te iubesc și'nu rare-ori închid ochii în brațele tale reci și 'ucigătoare!?... Oameni fără pereche!
O, mare, și totuși, așa cum ieşti, când fermecătoare când îngrozitoare și necruțătoare, — eu tot te iubesc!

E. FLAVIAN



(după o statue a lui Rodin)

FURTUNA

Bricului Mircea

Punte rece
Valul trece
Sărutare de fecioare...

— Chip de ceară —

La timonă
Urlă vântul ca o fiară...

— Noaptea geme...

Pe talaze nesfârşite
De fantome
Despletite
Plâng dureri deslănţuite.

Spuma 'n clocot
Saltă'n hohot
De isterică plăcere;
Glas de crivăţ
Cu putere
Necredinţa ta o cere...

. . . . . .

— Punte rece
Valul trece
Sărutare de fecioară...

Thalassa*)

de VALERY LARBAND

Intins în pat, în fundul cabinei
(Legănat, de tangaj şi ruliu, ca o păpuşă în
braţele unei fetiţe svăpăiate, — marea era montată,)
Am în faţa ochilor un cerc luminos: fereastra,
Ca o vitrină de prăvă'ie unde s'ar vinde marea;
Şi, pe jumătate adormit, mă gândesc să fac,
Intr'o formă ce n'a mai fost întrebuinţată.
Un poem gloriei mării.

O Homer! O Virgil!
In paginele voastre,
Trebue să caut adevărurile eterne ale mării,
Şi acele mituri cari exprimă un aspect al timpului,
Şi feeriile mării, şi istoria valurilor.
Şi acalmia care face o cale netedă şi verde
Primăvara şi toamna marină,
Carului lui Neptun, şi cortegiilor Nereiadelor.

Am în faţa ochilor un cerc luminos, care se mişcă
De sus în jos, când plin de un albastru-gri împestriţat de albul
Peisagiului mediteranian, cu un colţ de cer palid,
Când cerul e cel ce coboară să umple cercul;
Când mă scufund într'o lumină verzue şi rece a unui vârtej;
Şi când, dintr'odată, fereastra orbită de stropi,
Străluceşte în plin cer alb.

Trece, pe această linie de orizont mereu mişcătoare,
Mare cât o jucărie, un vapor român, vopsit în alb;
El înaintează ca pe un drum plin de gropi,
Şi elicea-i ese adesea din apă, lovind aerul p'in de spumă
Cu steagul, albastru-galben-roş, la jumătatea catargului, el salută.

Sgomotele vaporului: voci pe un coridor,
Pârâiturile lemnăriei, scârţâirea lămpilor oscilânde,
Ritmul maşinilor, cu mirosul lor de ulei,
Strigăte înghiţite de vânt şi muzica tânguitoare a unei mandoline.
Şi acest sgomot obişnuit sfârşeşte prin a fi tăcere.

Dar, pe punte, colo sus, vântul zăbavnic şi sălbatec, vântul pirat,
Vâjîe printre parâme, şi face să pocnească ca un briciu,
Drapelul din fâşii şi ste'e, în trei culori.

---

*) Valery Larband (1881), e tipul ideal al poetului, după Jean Cocteanu, căci scrie tot aşa de bine în franţuzeşte, englezeşte şi spaniolă.

In această poezie, în versuri albe, poetul vorbeşte de un vapor român, de una din „Lebedele Mării Negre".

ATACUL FREGATEI

de CONAN DOYLE

Limbajul marinarilor, mai ales ai celor de pe vremea lui Jean Bart, a cărei ucenicie o vedeți la dreapta, e de multe ori neînțeles de cei de pe mal. Nuveleta de mai jos vă va convinge.

Ucenicia lui Jean Bart.

Treceam prin fața casei lui moș Salomon, cum îi ziceam cu toții fostului marinar, care își cocea reumatismele pe pridvorul casei, — când mă aud strigat:

— Ei! ăla de acolo! ai de gând să treci prin apele mele fără să micșorezi viteza? Treţarolează-ți pânzele, n'auzi, treţarolează-le că trag!

— Vai căpitane, mă iartă, nu te-am văzut, eram dus pe gânduri.

— Mergeai în derivă și nimeni de cart, ai? Mii de negri, flăcăule, prietenii nu sunt atât de numeroși ca să treci prin fața lor fără să scobori pavilionul, să știi dela mine. Mă jur că de aveam artilerie îți trânteam o salvă drept în parapet.

— Nu te supăra căpitane, dar am atâtea pe cap azi!

— Dar eu? Ce zici de cum m'am pavoazat?

Se răsuci odată pe călcâe și văzui că era gătit cu mare îngrijire. Avea o haină frumoasă albastră cu opt rânduri de nasturi, pantaloni la fel cu panglici la genunchi. Vesta era de mătase subțire cu ancore de argint și cu borduri de dantelă albă lată. Cisme largi de părea că și-a vârît picioarele în două ghiordele, iar de gât îi atârna o sabie de abordaj.

— M'am piturat peste tot, reluă el. Caramba, barabafta mea nu face încă apă, ce-ai zice dacă ți-aș spune că sunt gata să dau o remorcă pe care să o târăsc după mine...

— O vacă?

— Ce vacă? Drept cine mă iei? Nu băiatule, o fată frumoasă, o balenieră micuță cum nu s'a mai pomenit mai zdravănă și bună de întins pânzele spre portul conjugal.

— De mult nu am mai auzit așa noutăți plăcute. Nu știam că ești logodit. Pe când nunta?

— Incet, prietene, încet și sondează mereu. Ai eșit din canalul navigabil și pe unde ai luat-o e apa mică. N'am spus niciodată că sunt logodit.

— Atunci ce?

— Deocamdată ridic numai ancora. Am pus capul pe ea și am să o somez. Bagă de seamă, băiatule, — reluă scoțându-și bonetul de pe cap și scărpinându-și părul vâlvoi. Am avut dese-ori aface cu fregate ușurele, din Levant și până în Antile, fregate de acelea de care întâlnește marinarul cu duzina. Cum le arunci grenada de mână și scoboară pavilionul. Nu, acum e vorba de o altfel de navă, al cărei armament nu-l cunosc și de nu voi manevra bine se prea poate să mă trezesc sub vânt, fără să știu dacă sunt logodit ori nu.

Ce zici? Trebue să o acostez voinicește, bord la bord și o să o cuceresc prin abordaj cu arma albă sau să mă țin la larg și să încerc focul de la distanță? Nu sunt advocat de ceia meșteri, cu limba unsă bine, dar dacă ea va consimți să mă ia tovarăș de drum, am să-i fiu devotat pe ori ce vreme a fi, atât cât n'oi face apă!

— Nu prea mă pricep să dau sfaturi în asemenea împrejurări, — răspunsei, — fiindcă nu am experiența

Cred însă că cel mai bun lucru e să-i vorbești cu inima deschisa, limpede, așa cum vorbesc marinarii.

— Da, da! și ea va hotări! E vorba de Hebe, fata hierarului. Să manevrăm câte un păhăruț de Nantes adevărat înainte de a porni la atac. Am un butoiaș care mi a plăcut vamă.

— Nu, e mai bine să nu te atingi de el de cât după — îi răspund.

— Ce spui? Poate că ai dreptate. Atunci mola parâmele și intinde velatura, trebue să plecăm.

— Dar aceasta nu mă privește pe mine.

— Cum, asta nu te privește? Asta...

Se arată de odată foarte încruntat.

— Aveam altă părere despre tine Miki, ai să lași tu carcasa asta bătârnă, care trosnește din toate încheeturile, să mergem la o așa luptă, fără să fii acolo să tragi o salvă în ajutor?

— Ce vrei? Ce aș putea face?

— Uite, țiu să fii acolo ca să-mi dai curaj după împrejurări. Dacă mă arunc la abordaj, trebue să te ații să o iei și tu de anfiladă, așa ca să o zăpăcești cu focurile. Dacă o atac prin tribord, ai să faci același lucru prin babord. Dacă sunt scos din luptă, atragi asupra ta focurile ei, în timp ce eu îmi repar avariile. Nu, prietene, nu mă părăsi!

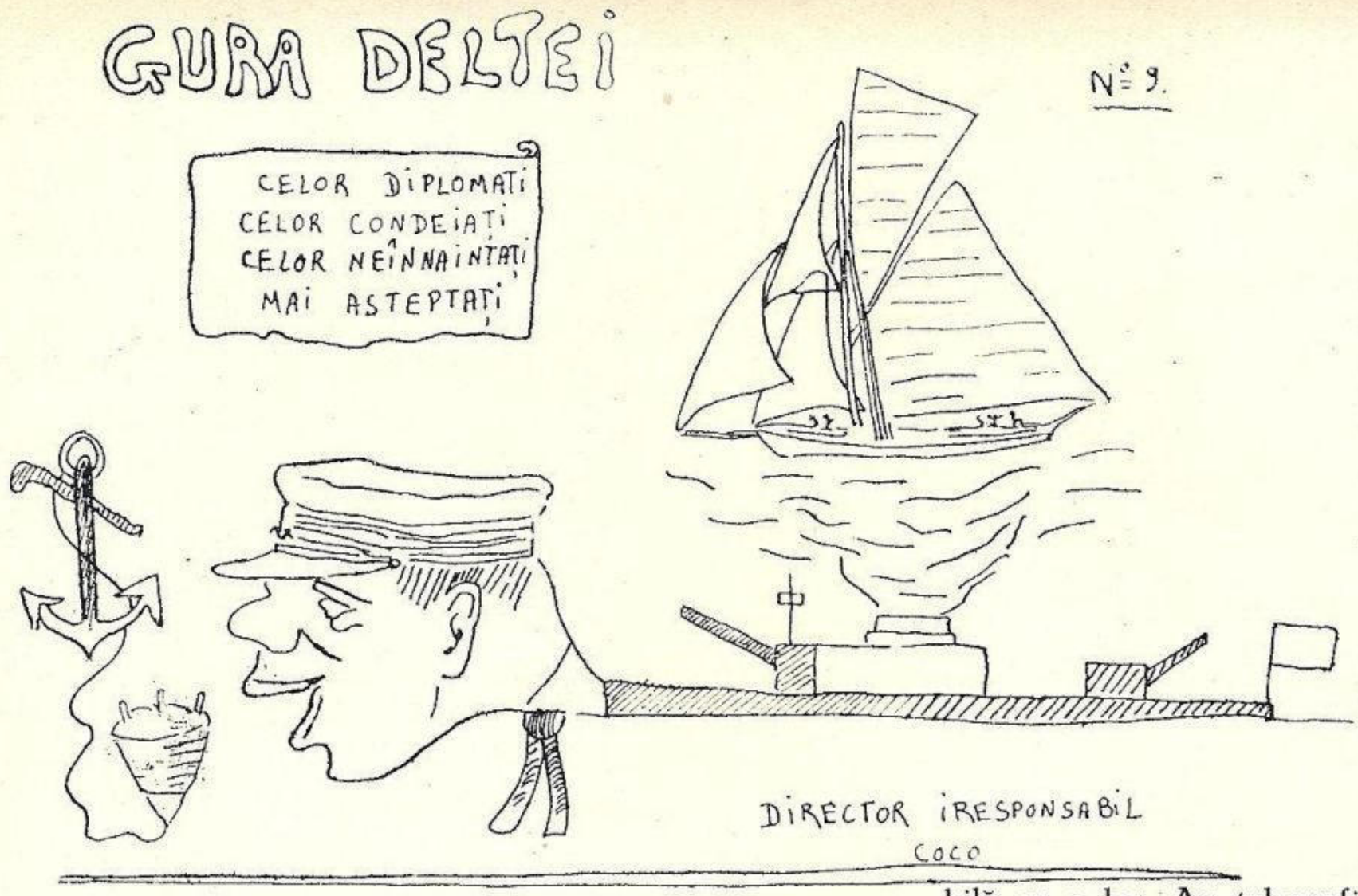
Nu prea înțelegeam eu marinărescul dicționar al căpitanului, dar pricepeam doar că se bizuia mult pe mine și eu eram hotărît să nu merg.

In fine i-am bătut capul și a înțeles că de voi fi și și eu acolo ar fi chiar mai rău, ar pierde șansele de reușită.

— Bine, bine! — mormăi, — n'am luat parte nici odată la o asemenea expediție. Și dacă e obiceiul ca navele celibatare să meargă singure la împețit, am să mă expun singur. Totuși ai să mă însoțești ca tovarăș de drum numai, ai să faci volte între mine și coastă sau ai să mă dai la fund dacă vei vedea că pun cârma spre larg.

Nu putui refuza, moș Solomon vorbind foarte hotărît. Haide, să vedem ce are să iasă.

— Să știi însă, Salomon, că pragul nu-l trec, ți-am spus-o.



— Da, da, faci cum vrei. Deocamdată mergem contra vântului. Ea e în aşteptare, fiind-că i-am semnalat aseară, să ştie că voi pune capul pe ea la ora 7 din cartul de dimineaţă.

Tot mergând mă gândeam cum dracul are să înţeleagă Febe limbajul marinarului, — afară numai dacă nu-şi vor fi mai vorbit şi înainte, — când deodată îl văd oprindu-se şi cercetându-şi buzunarele.

— Drace, — strigă, — mi-am uitat pistolul!

— Doamne Dumnezeule, — zisei speriat, — ce nevoie ai de pistol?

Ei! ca să fac semnale, — răspunse. Cum dracu am uitat? Cum vrei ca nava din urmă să ştie ce se petrece înaintea ei, dacă vasul amiral nu are artilerie? Dacă tânăra viitoare m'ar fi primit bine, aşi fi tras un foc, ca să ştii şi tu.

— Dacă voi înţelege foarte uşor. Dacă voi vedea că nu mai eşi de acolo, e semn că afacerea merge strună. Dacă merge prost, nu va trece mult ş ĭam să-ţi revăd mutra.

— Da ori ba. Am să ridic un pavilion alb la sabordul din babord; un pavilion alb înseamnă că s'a predat. Pe toţi Dioşii, pe vremea când eram mus pe nava Lion, în ziua în care am atacat „Spiritus Sanctus", care era cu două rânduri de tunuri, — întâia oară când am auzit şueratul glonţului ,inima nu-mi bătea cum îmi bate acum. eC ai zice dacă am bate în retragere ca să aşteptăm un vânt favorabil ş ĭam sta de vorbă puţintel cu butoiaşul cu rachiu de Nantes?

— Nu amice, ţine-te bine. Cum, aSlomon, căpitan englez să se teamă de un inamic, cu sau fără fustă?

— Nu! Să fiu al naibei dacă mi-e teamă. De nici unul, spaniol, diavolesc sau olandez !Deci, înainte şi pe ea!

Şi zicând aşa, puse mâna pe portiţă şi intră în grădină, de aci se pierdu în casă, — iar eu rămăsei pe afară pradă gândurilor mele.

Căpitanului însă multă vreme ca să-şi convingă duşmanul, fregata. A manevrat aşa ca să captureze repede priza, — întrebuinţez şi eu limbajul lui. Auzi de afară vocea lui spartă, apoi un şir de râsete argintii sfârşite cu un ţipăt. Acesta era semn că contactul era intim. Apoi tăcere... în fine apăru o batistă albă fluturată la fereastră chiar de durdulia mână a Febei!

Şi astfel Salomon, care avea cinci-zeci de ani, ancoră defintiiv, pentru toată viaţa.

Un poker rar

Chestiunea Vâlcovului planează încă într'o plină incertitudine, cu toate încercările de reconstituire a evenimentelor. Pentru ca posteritatea românească să poseadă un document de autenticitate incontestabilă, dăm mai jos un document de valoare, datorit unui pocherist de valoare din escadră.

Bolşevicii din Vâlcov spre a-şi însufleţi retragerea monotonă şi-au propus să angajeze un pocher „en grand". Cum posedau capitaluri solide pentru relansuri cât de hazardate şi-au căutat parteneri de o valoare comparabilă cu a lor. Au telegrafiat batalionului de debarcare şi acesta, amator de pocher ofensiv se prezintă în ziua de 29 Ianuarie la Periprava, la masa verde.

Batalionul încearcă un pocher în doi cu bolşevicii, însă dela primele deschideri îşi declină competinţa şi zicând „passe-parol" telefonează la Chilia spre a se mai prezenta parteneri pentru a juca in asociaţie şi a curăţi pe bolşevici.

In aceiaşi zi se prezintă la Periprava doi pocherişti de valoare. Divizia I şi II de monitoare, jucători experimentaţi, cari au susţinut relansuri de 300 la Raşova, fără a li se putea trage vre-o cacialma.

Partida se angajează la un obuz miza. Se dau cărţile de către bolşevici. Batalionul prinde un brelan de companii, diviziile, perechi de monitoare, bolşevicii pare a ti avut carte mai mare.

Batalionul deschide, merge de monitoare zice „pe trei" bolşevicii zic „pe 9", în timp se numeroşi chibiţi privesc din turlele bisericii peripeţiile acestui „guerrier" pocher.

Se schimbă cărţile: batalionul cere 2, Div. I 3, bolşevicii schimbă una. Cu multă emoţie batalionul fileză cărţile şi cu o deosebită satisfacţie cad două baterii de 127, — deci ful de companii cu baterii. Batalionul prinde curaj.

Div. I trăsese la brelan, când colo îi vine două ceamuri şi obuziere, cartea mai mică; are în definitiv perechi de monitoare cu ceamuri.

Batalionul spre a-şi da seama de forţele adversarului, fiindcă juca în tovărăşie cu Div. I, zice „passe parol". Div. I la rândul ei zice „10 obuze de 120". Bolşevicii care se pare că rămăsese tot cu perechi de canoniere cu baraje, vor să încerce o cacialma şi zic: „10 de 150+50 de 120+20 de 210+biserica din Periprava".

Batalionul nu se intimidează şi răspunde: Plătit, plus 4 baterii de 75, plus 2 companii de pontonieri. Div. II plăteşte natural... Bolşevicii răspund: Plătit, plus 6 mitraliere Wickers, plus o baterie de 37, plus potul.

Div. I continuă relansul: plus o barcă scufundată, plus 2 avioane, plus de trei ori potul. Bolşevicii rămân perplexi, ţin în grabă soviet şi intimidaţi de relansurile româneşti, hotcrăsc să nu mai plătească. In consecinţă în ziua de 2 Februarie asvârle cărţile şi se retrag dela Vâlcov.

Natural că ceilalţi pocherişti au pătruns în Vâlcov şi au împărţit potul şi anexele lui.

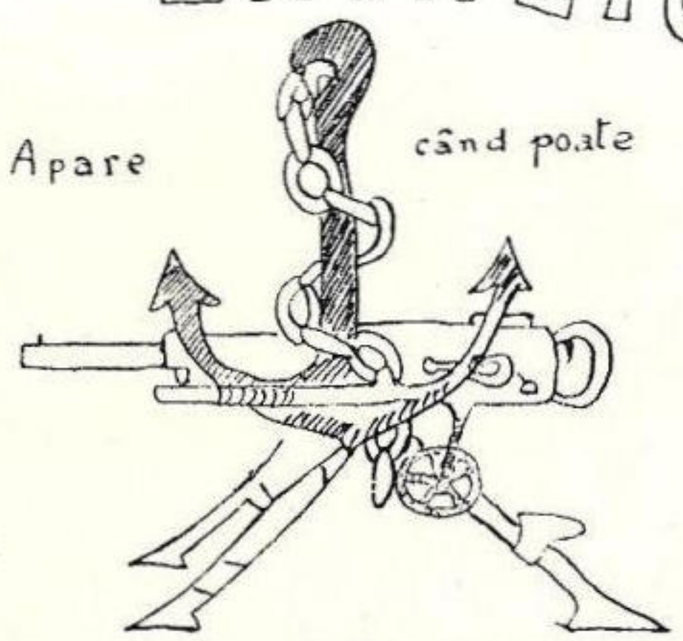
SALMOIRAGHI

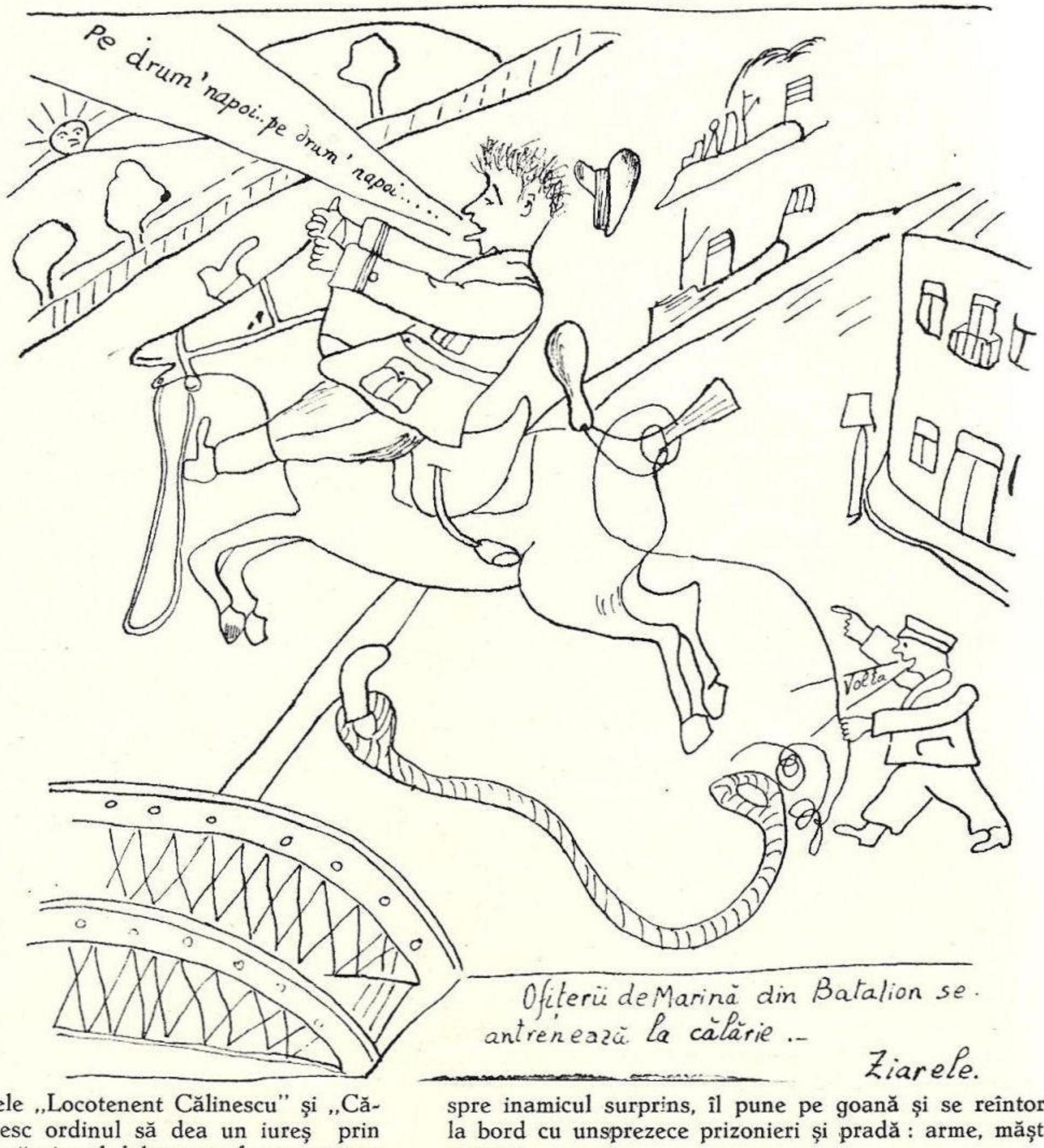
GRENADA BATALIÓNULUI

Apare când poate

Girant responsabil.
Mutu dela Manutanță

Motto:
Această revistă
nu e bolșevistă





Ofițerii de Marină din Batalion se antrenează la călărie ..

Ziarele.

O incursie la Măcin

In ziua de... vedetele „Locotenent Călinescu" şi „Căpitan Romano" primesc ordinul să dea un iureş prin canalul Măcinului, al cărui mal dobrogean fusese ocupat de inamic.

Comandanţii vedetelor, Căpitan *Steriopol* şi Locotenent *Georgescu,* cu o îndrăsneală vrednică de numele eroilor scris cu litere de aur la pupa sprintenelor lor vase, pătrund în canal şi risipesc o companie germană ce tocmai ocupa satul Ghecet.

Marinarii nebuni acostează chiar la mal şi comandă:

— Compania de debarcare la uscat !...

De la fiecare vedetă compania sare sprintenă pe mal în infanteriştii neştiutori de ce e primejdia, se avântă spre inamicul surprins, îl pune pe goană şi se reîntorc la bord cu unsprezece prizonieri şi pradă : arme, măşti, cartuşe.

Ştiţi însă la cât se ridica efectivul celor două compănii de debarcare ?

Câte patru marinari de fie-care vedetă!

Opt marinari cu căciuli şi cojoace au pus pe goană o companie întreagă cu chivere Kezăreşti !

Ba mai fac şi 11 prizonieri!

Unul dintre marinarii de pe „Romano", întrebat câţi prizonieri a făcut el, — răspunse:

— *Apoi nu prea putem şti, că a fost pe tovărăşie!*

M. S. Regele
Carol I

Actele de botez ale vapoarelor S. M. R.

Fie ca aceste vase „Regele Carol I“ și „Principesa Maria“, brăzdând cale tot mai întinsă spre orientul depărtat, să poarte cu bine și cu fală steagul și numele României.

Fie ca Serviciul nostru maritim să-și ajungă în plin menirea de a spori propășirea economică și prestigiul național.

Așteptând astfel roadele cele mai mănoase prin marele avânt dat activității noastre maritime, am voit să fiu de față Insu-mi, împreună cu Majestatea Sa Regina și cu Altețele Lor Regale Principele și Principesa României la botezul acestor vase, care s'au sfințit de Prea Sfinția Sa Episcop al Dunărei de jos astăzi în întâia zi a lunei Iulie, anul unai mie opt sute nouă zeci și opt al Mântuirei și al trei zeci și treilea an al Domniei Mele, martori fiind Miniștrii Mei, Președinții și birourile Corpurilor Legiuitoare, Inalții demnitari ai Statului, clerici, ostași și civili și numeroasă mulțime din iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi și va fi depus spre păstrare în Arhiva Statului. El s'a transcris și în registrele de bord ale vaselor unde Eu am subscris.

(ss) CAROL
(ss) FERDINAND
(ss) MARIA

Urmează o mulțime de alte semnături.

Noi

CAROL I
DIN GRAȚIA LUI DUMNEZEU ȘI VOINȚA NAȚIONALĂ REGE AL ROMÂNIEI

De la luarea în stăpânire a Dobrogei, prin care s'a deschis României Coastele Mărei, trecut-au două zeci de ani, în cursul cărora neîncetat, Eu și Poporul Meu, ne-am gândit și am muncit să nu lăsăm fără rod mijloacele puternice de propășire pe care le-am redobândit, Țerei în resbelul Independenței prin vitejia Oștirei Noastre.

După clădirea mărețului pod „Regele Carol I“, după punerea în lucrare a Portului Constanța, ajutat de Dumnezeu, am înființat Serviciul Maritim al Statului Român pentru a face un pas mare și hotărîtor în desvoltarea noastră economică.

Serbăm astă-zi botezul vasului cel mai însemnat „Regele Carol I“ care împreună cu vasul „Principesa Maria“ asigură mersul regulat și repede din Europa occidentală, prin căile noastre ferate, spre țermurile orientale ale Mării Mediterane.

Vaporul „Principesa Maria“

NOI

CAROL I

DIN GRAȚIA LUI DUMNEZEU ȘI VOINȚA NAȚIONALA REGE AL ROMANIEI

Sfințitu-s'au acum șeapte ani, vasele „Regele Carol I" și „Principesa Maria" care au asigurat legătura regulată prin căile noastre ferate, între Europa Occidentală și Constantinopole.

Serbăm azi botezul vasului „România" prin care se întinde linia Serviciului nostru Maritim până la coastele Africei și aîe Asiei.

Fie ca acest vas să înfrunte biruitor furtunile și valurile Mărilor și să ducă, tot mai departe, faima numelui de Român.

In acest dor, am dorit să fiu de față Eu însu-mi, împreună cu Majestatea Sa Regina și cu Altețele Lor Regale, Principele și Principesa României, la botezul acestui vas care s'a sfințit de P. S. Episcopul Dunării de Jos, azi, în a XV-a zi a lunei Mai anul una mie nouă sute cinci al Mântuirei și al XXXX-lea an al Domniei Mele, Martori fiind Miniștrii Mei, Președinții și Vice-Președinții Corpurilor Legiuitoare Inalții demnitari ai Statului, clerici, ostași și civili și mare mulțime din iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi în două exemplare care se vor păstra unul în Arhiva Statului, iar celălalt pe vas.

(ss) CAROL
(ss) ELISABETA
(ss) FERDINAND
(ss) MARIA
(ss) ELISABETA
(ss) CAROL

Urmează o mulțime de alte semnături.

M. S. Regina Maria ca Principesă

NOI

PRIN GRAȚIA LUI DUMNEZEU ȘI VOINȚA NAȚIONALĂ

CAROL II

REGE AL ROMÂNIEI

Astăzi 15 August 1933, în al șaptelea an al Domniei Mele,

S'a sărbătorit în portul Constanța botezul navelor Serviciului Maritim Român :

Ardeal, Alba-Iulia, Peleș și Suceava.

Serviciul divin s'a oficiat la bordul navei „Suceava" implorându-se binecuvântarea Cerului pentru celelalte nave, care în această zi se găsesc în călătorii, transportând bogățiile noastre spre țări străine.

Vremuri vitregi au făcut ca Marina noastră comercială să nu poată ajunge la desvoltarea ce i se cuvine și să nu poată fi adusă pe calea ce i s'a deschis, când iubitul și Neuitatul Meu Unchi Carol I a hotărît înființarea ei.

Dar timpul oprit atâția ani în loc pentru această Instituție de bogăție și mândrie națională, a trebuit să-și urmeze cursul.

Aceasta a fost dorința Mea, a colaboratorilor Mei și a întregului Popor Românesc.

Dotarea Serviciului nostru Maritim cu aceste patru frumoase unități, este un pas mai departe pe calea de progres pe care trebuie îndrumată Marina noastră națională și tricolorurile ce flutură la pupa lor, trebuie să umple de mulțumire inima ori cărui bun Român.

Fie ca aceste nave să poarte cu fală stema țării noastre și să ducă cât mai departe, în mări străine produsele românești.

Pentru a dovedi atențiunea și dragostea ce port Marinei noastre Comerciale, am ținut să fiu fața Insu-mi la această solemnitate, martori fiind: Primul Ministru, Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, Ministrul Finanțelor, Ministrul Sănătății și Ocrotirilor Sociale, Ministrul Apărării Naționale, Președintele și Consiliul de Administrație al Regiei P. C. A., Directorul Serviciului Maritim Român și ceilalți Directori ai Regiei P. C. A., diferite autorități civile și militare și numeroasă mulțime a scumpului meu Popor.

Serviciul religios a fost oficiat de P. S. Episcop al Tomisului și Dristorului.

e navele lui Ştefan cel Mare (Panou de pictorul D. Ştiubei)

MARINA COMERCIALA ROMÂNA

— In trecut, prezent şi viitor —

Hrisoave vechi din bibliotecile ţării şi ale străinătăţii sunt mărturia faptului că în trecut Românii (Valahii şi Moldovenii) au avut o puternică flotă comercială de fluviu şi de mare şi aşezămintele respective la uscat (pe ţărmurile Dunării şi litoralul Mării Negre).

1. Aşezămintele vechi, construite încă din timpul ocupaţiei romane după scurgerea noianului de năvăliri barbare au fost refăcute, întrebuinţate şi mărite de către cârmuirile nouilor popoare ce s'au înjghebat la gurile Dunării.

2. Actualele noastre porturi nu sunt nişte aşezăminte noui ci vechi cetăţi, comerciale cu un trecut istoric măreţ în fapte vitejeşti :

Galaţii de azi e vechea cetate *Dinogetia* de sub Romani.

Chilia e fosta cetate *Aquilea* care sub Turci a purtat numele de *Kili*.

Cetatea Albă e fostul *Tyras* care s'a numit mai târziu şi Akerman, iar Isaccia e fosta *Obluciţa*.

Mai mult încă, vechile aşezăminte au fost cu mult mai numeroase; dar unele din ele, cum au fost *Capul Bovi* (Gherghina), *Istria* (Stavrico), şi altele au dispărut pe când o altă parte din ele au trecut sub stăpânirea altor popoare cum e cazul cu Varna şi Mesembria.

Aceste cetăţi, căci vechile porturi, ca şi toate oraşele d n acele timpuri erau întărite pentru a face faţă incursiunilor vrăjmaşe şi fiecare cetăţean capabil a purta o armă era şi oştean, — prin bogăţiile ce adăposteau erau râvnite de poftele nesăţioase ale duşmanilor şi locuitorii lor îşi împărţeau timpul între negoţ şi fapte de arme. Cu toată această nesiguranţă, prin situaţia lor geografică ele fiind menite să fie porţile de intrare ale bogăţiilor Levantului, s'au desvoltat şi au progresat sub gospodăreasca cârmuire a pârcălablor şi cu sprijinul vitejilor domnitori. O dovadă indiscutabilă despre importanţa acestor aşezăminte cât şi despre existenţa unor importante flote naţionale comerciale, este faimosul „*Statuto Nautico*" un vechiu contract comercial din 1279 încheiat între Genovezi, stăpânitorii mărilor de atunci (care aveau chiar cetăţile lor prin aceste meleaguri şi anume Kafa depe ţărmul Mării şi Kilia din Delta Dunărei) de o parte şi MOLDOVENII de altă parte, prin care se regulamenta navigaţia pe Marea Neagră şi pe Dunăre. Stampe vechi ne dau imaginea vechilor noastre îmbarcaţiuni, dintre cari unele erau destul de mari căci erau prevăzute cu velatură şi cu 30-40 locuri de rame. La început Moldovenii aveau o construcţie de vas mare cu totul aparte, "Pânzarul Moldovenesc". Provă ascuţită şi curbată înăuntru pentru a oferi o protecţie cât mai mare contra valurilor. Pupa lată şi terminată cu două coarne de care se sprijinea câte o ramă solidă ce ţinea loc de cârmă. In mijloc avea un catarg prevăzut cu o velă trapezoidală.

Nicolae Bălcescu în istoria sa spune despre Marea Neagră că era un lac moldovenesc. Şi aceasta nu trebuie luată în înţelesul că ar fi fost înconjurată de ţinuturi locuite de Români ci sub forma că navigaţia pe apele sale era în mâinile Românilor.

Cine nu ştie de luptele dela Cetatea Albă pentru cucerirea căreia Baiazed a venit cu o armată de 300.000 oameni, plus ajutorul cavaleriei tătăreşti.

Acest document s'a semnat de noi şi va fi depus spre păstrare în Arhiva Statului — iar câte un exemplar se va da navelor : Ardeal, Alba-Iulia, Peleş şi Suceava.

(ss) CAROL

Urmează o mulţime de alte semnături.

Astă-zi Joi 7 Septembrie anul 1933, s'a sfinţit în Portul Constanţa vaporul „Alba Iulia" ,botezat după numele cetăţii lui Mihai Viteazul şi simbol al unităţii naţionale a neamului românesc.

Actul sfinţirei s'a săvârşit de către protoereul Ort. Rom. Alexandru Baba al Alba Iulia, în pezenţa autorităţilor locale precum şi a unei numeroase delegaţiuni venită în acest scop de la Alba Iulia în frunte cu primarul d-l Dumitru Bogdan care în calitate de naş al vaporului a predat din partea oraşului două pavilioane.

Drept aceea spre mărturie vremilor viitoare am semnat acest act şi l'am predat Comandantului vaporului cu dorinţa ca păstrându-l cu dragostea cu care l'am dat, să poarte cu mândrie peste mări şi ţări bogăţia României şi sufletul neamului nostru.

Urmează o mulţime de alte semnături.

Şeicele şi luntrile noastre pluteau necontenit în sus şi în jos făcând frumoase afaceri. O dovadă de numărul lor este faptul că la asediul Nicopolului, Mihai Viteazul a putut să concentreze un număr de 1500 luntri. Şi luntre nu era o plută după înţelesul de azi, ci era o imbarcaţiune destul de mare, căci unele din ele aveau trei vele şi până la 16 rânduri de vâsle.

O altă dovadă de existenţa unei flote fluviale şi maritime în ţinuturile româneşti este pasajul din tratatul dela Cuciuc Kainargi, Rusia obţine dreptul de a fi sin-*dreptul de liberă navigaţie pe Dunăre, iar dacă va avea mărfuri pentru mare este obligată a angaja vase turceşti, munteneşti sau moldoveneşti dela Brăila, Galaţi sau Isaccea"* Cu alte cuvinte vasele munteneşti şi moldoveneşti făceau comerţ în Marea Neagră pe picior de egalitate cu vasele turceşti.

Aşa au mers lucrurile până la 1774 când prin tratatul dela Cuciuc Kainargi, Rusia obţine dreptul de a fi singura naţiune creştină ce poate naviga în Marea Neagră. Vasele noastre s'au vândut atunci pe preţ de nimic, iar cele ce se încumetau a mai naviga o făceau sub pavilion otoman.

Faimosul pavilion moldovenesc care timp de cinci secole a fost cel mai răspândit pe întinsul Mării Negre dispăru complect. După 1829 „Gurile Dunării" ajungând sub stăpânirea Rusiei, eşirea noastră la mare fu complect închisă. Deabia în 1856 prin tratatul dela Viena şi constituirea Comisiunei Europene a Dunării, comerţul nostru reînvie şi pavilionul moldovenesc îşi făcu apariţia pe vasele „Sf. Dumitru" şi „Roxandra". Iar cel Muntenesc pe vasele „Mariţa" şi „Gheorghe Nicolae". Şi aceste pavilioane s'au menţinut mult timp chiar şi după ce pavilionul ţării era cel tricolor.

Instituirea Comisiunei Europene a Dunării a avut două roluri :

1) Politic, de a opri Rusia să pună mâna pe „Gurile Dunării", primejduind astfel navigaţiunea tuturor ţărilor riverane acestei mari artere navigabile.

2) Technic, de a menţie navigaţiunea posibilă la eşirea în mare prin dragajele ce urma a executa la Sulina, lucru ce nouă ne-ar fi fost imposibil în acele timpuri cu mijloacele technice de cari dispunem.

Românii, deşi păstori şi agricultori din tată în fiu, n'au aşteptat mai mult decât libertatea navigaţiei şi au şi reluat activitatea marinărească atât pe Dunăre cât şi pe mare. Sub imboldul domnitorilor *Mihail Sturza* în Moldova şi *George Bibescu* în Muntenia, renaşte marina noastră.

Epoca Principatelor Unite este o epocă destul de înfloritoare pentru Marina comercială fluvială. După războiul independenţei, prin alipirea Dobrogei, litoralul nostru maritim este cu mult sporit, cu toată pierderea litoralului basarabean. Dar mai ales de o importanţă capitală este stăpânirea „Gurilor Dunării".

Sub acţiunea marilor patrioţi *M. Kogălniceanu*, generalii *Savel Manu* şi *Adrian* şi în special a generalului *Maican*, statul îşi creiază vase de poliţie şi imbarcaţiuni militare cari au cooperat în mod efectiv la războiul Independenţii. Deşi mici şi puţine la număr însă cu oameni mari de suflet au efectuat fapte măreţe.

La 1890 prin energia omului de inimă şi cu mult suflet românesc, *Gheorghe Manu*, ia fiinţă un serviciu de transporturi de sare în Serbia .La 1893 acest serviciu ajunsese la o desvoltare destul de importantă dispunând de 5 remorchere, 46 şlepuri şi şantierul de la Turnu Severin cumpărat dela Austriaci.

Graţie stăruinţii sale la 1895, N. F. R.-ul (Navigaţia Fluvială Română) pentru transportul de mărfuri şi pasageri dispune de un parc de 12 vase, 11 remorchere, 67 şlepuri, 14 tancuri şi 12 pontoane care aduceau un important venit Statului.

Dar Gheorghe Manu care-şi creiază ca lozincă reînvierea vechei noastre flote, se străduieşte să înfătuiască şi al doilea mare pas : S. M. R.-ul adică Serviciul Maritim Român, în care scop i se pune la dispoziţie un prim fond de 2½ milioane.

Munca şi stăruinţa sa sunt încununante de succes şi deputatul *G. Ştefănescu*, prezintă în faţa Camerei, legea pentru crearea S. M. R.-ului care avea să ia fiinţă odată cu achiziţionarea vaselor „Meteor" şi „Medeia" prin înfiinţarea liniei de pasageri Constanţa—Constantinopol.

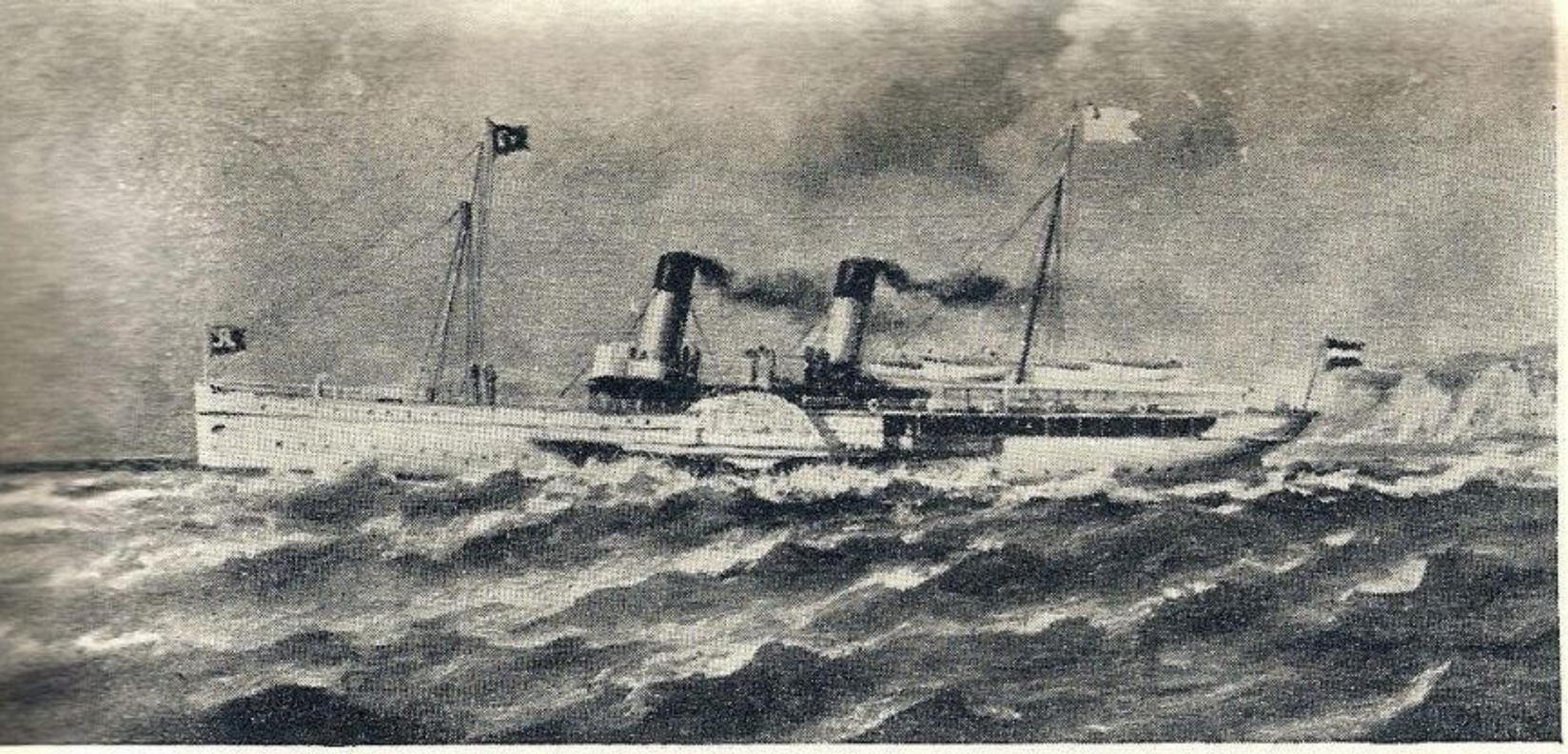
La 3 Mai 1896 marele *Ion C. Brătianu* vrând să dea o mai mare desvoltare acestui serviciu prezintă în faţa Camerei un nou proect de lege, cu următoarele cuvinte :

„Acest proect de lege...

S. M. R.-ul se măreşte curând cu încă două pasagere „Cobra" şi „Ignazio Florio" care fu botezat „Principesa Maria".

La 1879 se creiază şi un serviciu de mărfuri cu un parc de cinci vapoare, *Dobrogea, Bucureşti, Iaşi, Turnu-*

Vaporul „Alba Iulia" al S. M. R.



Vaporul „Cobra", primul vas de pasageri al S. M. R.

Severin şi *Constanţa.* Serviciul devine complect organizat numai după complectarea parcului său cu vasele pasagere *Regele Carol I., România, Impăratul Traian* şi *Dacia,* vase noui şi construite special pentru transportul de pasageri.

Incepând dela 1906, aveam serviciu regulat de pasageri până la Alexandria, iar vapoarele noastre de mărfuri merg până la Londra şi Roterdam.

Graţie vapoarelor noui de care dispunem, şi pe care străinii le numesc „Lebedele Mării Negre" pentru frumuseţea lor. S. M. R.-ul acaparează tot transportul de pasageri din Levant datorită punctualităţii lor în itinerarii. In acelaş timp se creiază noui linii de mărfuri „Dunărea-Egee" şi „Dunărea-Siria", iar parcul sporeşte cu încă două vase „Bucegi" şi „Carpaţi" ce făceau curse în Occident. La desvoltarea flotei comerciale concură şi iniţiativa privată prin înfiinţarea companiilor de vapoare „Loydul Român", „România", „Steaua Română", „S. R. D." şi altele, în afară de alţi armatori mai mărunţi.

In timpul marelui război vasele noastre comerciale concură la succesul final, fie prin lupte în calitate de crucişătoare auxiliare înglobate în flota rusă, fie prin transportul de aprovizionare, mergând până la Vladivostok, Murmansk şi Arhangelsk.

După război, vasele noastre au ajuns într'o stare deplorabilă, din cauza debandadei ruseşti care le surprinsese la Odessa; sunt refăcute şi reîncep cursele, la început făcând legătura între Marsilia, Neapole şi Constanţa, pentru a satisface urgentele nevoi de aprovizionare ale ţării, şi apoi reluându-şi vechile linii. Numărul lor însă nu mai corespunde necesităţilor ţării, aproape dublată în suprafaţă. Pe de altă parte şi starea lor nu mai corespunde timpurilor. Pe când celelalte state au construit vase noui moderne, noi am rămas cu aceleaşi vase vechi şi uzate.

Această stare de inferioritate s'a resimţit îndată prin aceia că alte companii au venit să îndeplinească misiunea noastră în apele noastre.

Achiziţionarea celor patru vapoare de acelaş tip şi anume „Ardeal", „Alba Iulia" şi... de abia au reuşit să umple golul rămas prin eşirea din serviciu a vaselor Impăratul Traian, Turnul Severin, Dobrogea, Constanţa şi Iaşi.

E drept că graţie lor am putut forma linia Dunărea Mediterană Occidentală însă în condiţiuni destul de slabe.

Sforţările conducătorilor marinei noastre comerciale de a comanda vase noui şi moderne s'au isbit totdeauna de lipsa de fonduri şi de economii obligatorii .

Dar dacă unele lucruri se pot reduce pentru nevoile economiei, sunt altele care, prin reducerea lor nu numai că nu produc nici o economie, dar aduc chiar pagube.

Şi o marină comercială de stat nu este numai o întreprindere de transporturi care trebue urmărită numai din punctul de vedere al bilanţului său, ci este o întreprindere care în mod indirect aduce alte avantagii care acopăr cu prisosinţă un deficit oarecare.

Stocul de devize străine pe care îl pompează în ţară;

nouile debuşeuri pe care trebue să le creeze comerţului român;

propaganda naţională ce se face sub pavilionul ţării precum şi

ajutorul pe care-l dă în caz de război fie direct apărărei noastre, fie indirect prin aprovizionări, materiale şi muniţiuni,

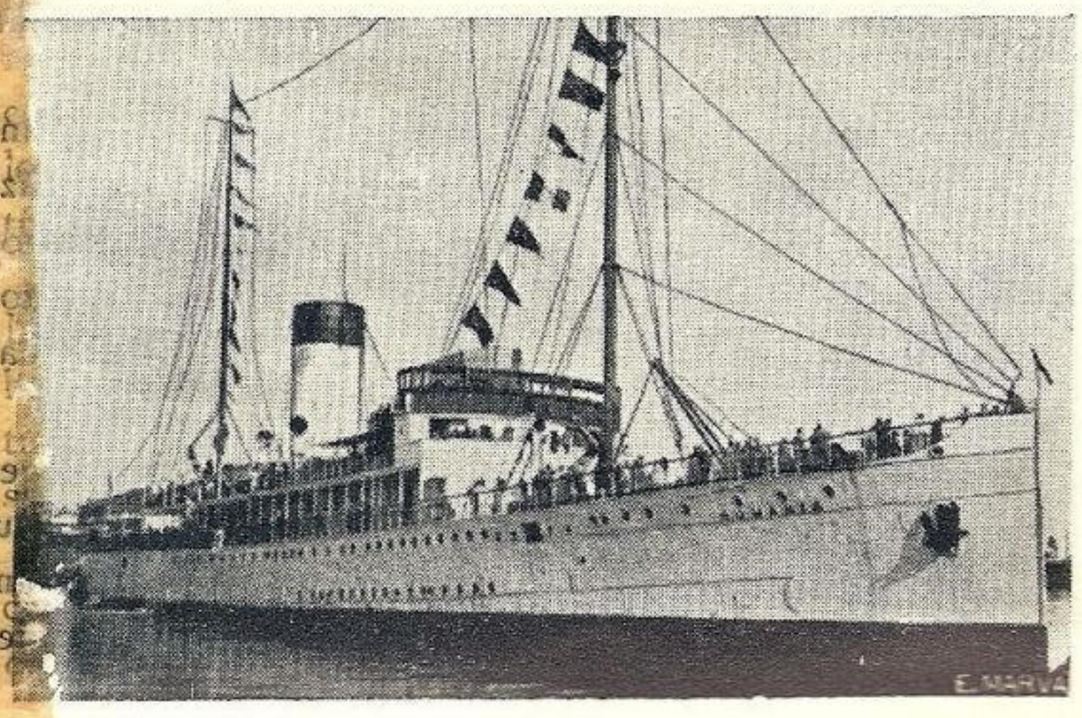
sunt elemente principale cari nu pot fi neglijate.

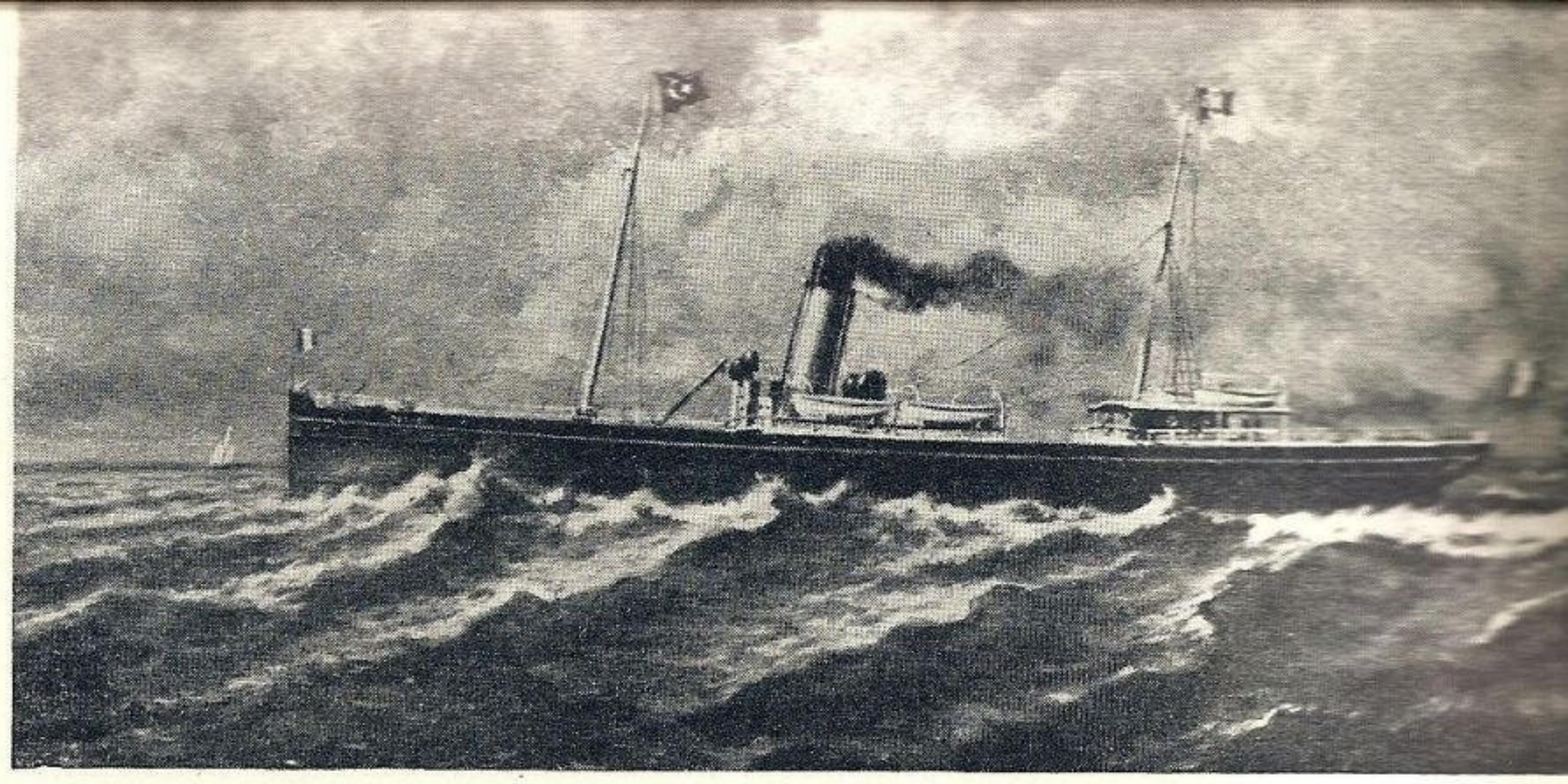
Faţă de subvenţiile pe care alte state le acordă marinelor comerciale particulare cari întreţin linii de navigaţie fixe, deficitul, pe care-l dă astăzi S. M. R.-ul este ceva cu totul neimportant. Şi acest deficit ar putea fi complect redus printr'o mai bună politică de transporturi pe apă.

In adevăr este cunoscut tuturor că astăzi bazinul Dunărean este aproape singurul ţinut european capabil să aducă beneficii companiilor de navigaţie care îl servesc, din următoarele motive :

1. Posedă o seamă de variate bogăţii necesare Levan-

Vaporul de pasageri „România"





Vaporul „Meteor" unul din primele vapoare de pasageri ale S. M. R.

tului, încât e capabil să asigure aproape totdeauna caricuri complecte;

2. Este ruta cea mai eftină pentru aprovizionarea Europei Centrale cu produsele Levantului şi a Extremului Orient;

3. Se găseşte în porturile sale combustibil lichid foarte eftin, iar salariile personalului sunt foarte reduse.

Cunoscute fiind acestea, o mulţime de armatori străini îşi d'rijează vasele în porturile noastre, făcând bune afaceri.

Dacă serviciul nostru de navigaţie maritimă de Stat, dă un deficit oarecare, acesta este din trei motive :

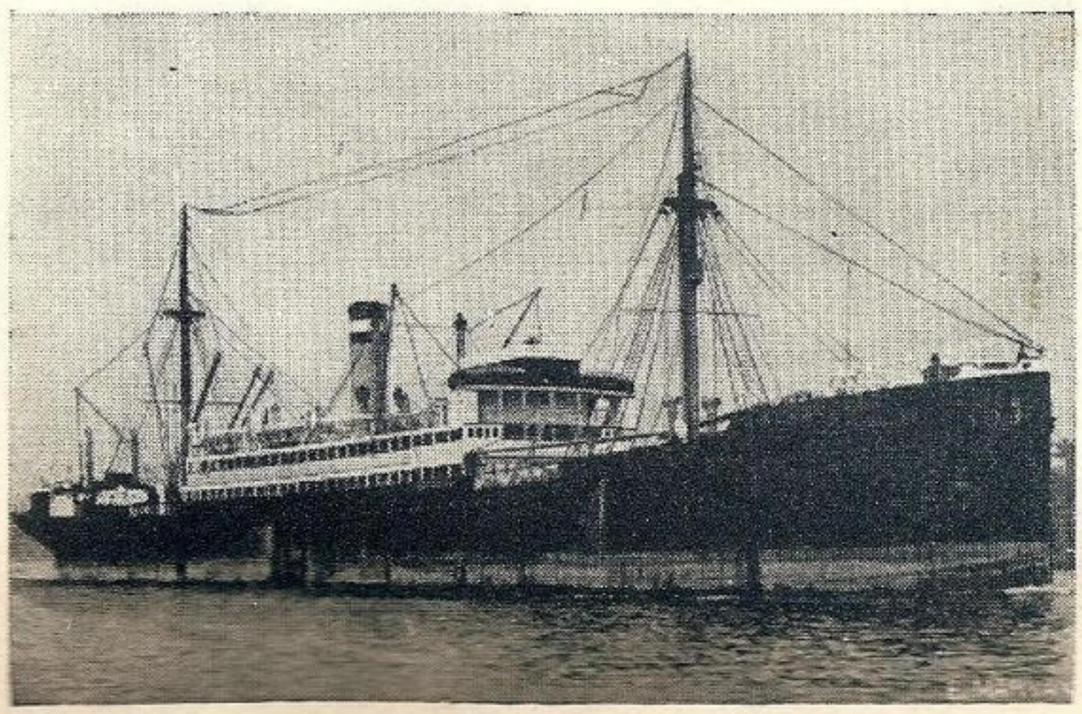
1. Orice organizaţie de stat, are totdeauna mari cheltueli de regie.

2. Prin valurile de sprijin ce le dă unor anumite produse naţionale pentru încurajarea lor la export;

3. Parcul de vase ce posedăm este prea mic. Şi parte din ele întrebuinţează încă drept combustibil cărbunii pe care îi procurăm cu preţuri ridicate din străinătate, în timp ce avem combustibil lichid eftin în ţară.

Dacă am avea un parc, triplu celui existent, ceeace nu e deloc mult pentru situaţia noastră geografică, cât şi pentru varietatea şi bogăţiile noastre, cheltuelile de regie n'ar spori cu prea mult şi atunci deficitul ar putea fi acoperit în mare parte. Nu trebue să precupeţim nimic acestei ramuri de activitate, orice învestire nu este un ban risipit, ci un ban sigur plasat. De aceia trebue instituit un credit naval, care să sprijine marina comercială particulară, care astăzi nu se poate desvolta din lipsa unui capital de rulment la care să poată apela la o nevoie oarecare cu dobinzi pasibile. Intreaga naţiune are datoria să spr'jine o astfel de întreprindere şi nu ne îndoim că emiterea unor bonuri navale pentru crearea acestui credit ar fi acoperite imediat. Ţara ştie să sprijine aşa cum a sprijinit şi în trecut operile utile şi de real folos.

Vaporul „Ardealul"



Noi cari am fost în trecut cărăuşii întregului ţinut riveran Dunării şi Mării Negre, am ajuns astăzi să nu putem transporta decât o optime d'n produsele noastre şi trebue să fim în viitor cărăuşii tuturor produselor destinate Europei Centrale.

„Produsele noastre pe vasele noastre cu oamenii noştrii", trebue să fie lozinca către care să ne îndreptăm toată atenţiunea şi pentru care să depunem toată energia ca să devină realitate.

Pentru aceasta se impune în primul rând un parc de vase moderne de pasageri şi mărirea parcului de vase de mărfuri. Conducătorii ţării trebue să dea fie Serviciului Maritim Român fondurile necesare ca să poată fi ceeace trebue să fie, fie să sprijine iniţiativa particulară pentru crearea de companii de navigaţie, spre folosul economic al întregei ţări.

Cele două vase de pasageri, comandate în Danemarca sunt un frumos început şi sperăm să fie continuat.

Faţă de un aşa măreţ trecut, nu trebue astăzi să lăsăm să se irosească un frumos patrimoniu naţional. Cu mic şi mare trebue să concurăm la menţinerea şi ridicarea acestei ramuri de activitate care este de o importanţă atât de mare şi care repusă în vechea ei postură va forma una din marile bogăţii ale ţării.

Când Italia face sacrificii uriaşe pentru a atrage pe via Triestului produsele Levantului către Europa Centrală, când Germania supraliciteză toate facilităţile italiene pentru a obţ'ne Hamburgului acele produse de tranzit, noi Românii pe care Dumnezeu ne-a hărăzit cu cea mai proprie cale nautică de tranzit, „Dunărea", cea mai mare şi frumoasă, avem dreptul să stăm cu braţele încrucişate şi să asistăm nevrednici la părăsirea unei căi naturale cu un vad de veacuri.

Factorii răspunzători trebue să sprijine Marina comercială urmând cu fapte regeştile cuvinte şi să apeleze şi la sprijinul ţărei, care nu va sta un moment la îndoială pentru a da obolul lor la o operă atât de mare şi utilă.

N. PROHIB
ofiţer maritim cl. I

O DESPĂRŢIRE DUIOASĂ

Redăm mai jos cuvântul de despărţire al d-lui Amiral Coandă, intemeetorul Serviciului Maritim Român, după 12 ani de conducere şi al regretatului Comandor P. Popovăţ, care l-a urmat ca director.

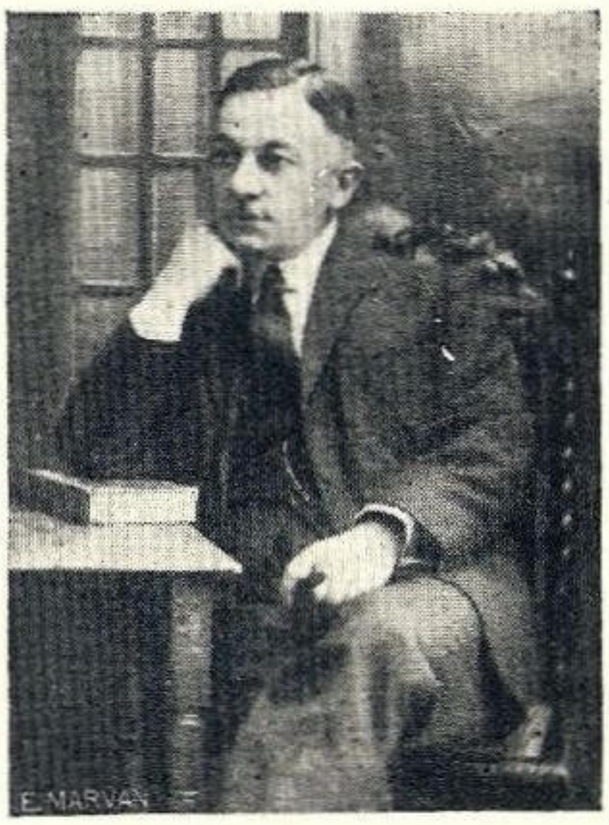
Motivele de ordin superior m'au forţat de a mă retrage din capul Serviciului Maritim Român pe ziua de 1 Aprilie a. c. (1908)

Este o datorie pe care o îndeplinesc şi azi din toată inima mulţumindu-vă de tot concursul devotat ce mi-aţi dat în lungul şir de ani în care am condus Serviciul Maritim.

Mulţumită muncii D-voastră fără preget şi fără şovăire am putut face ca Serviciul Maritim Român cu care m'am identificat încă dela creaţiunea lui şi căruia i-am jertfit şi cariera mea de ofiţer şi doisprezece ani de muncă rodnică, să fie cunoscut nu numai în această parte a Europei, dar şi în ţările cele mai îndepărtate.

Convenţiunile ce are încheiate S. M. R. cu diferitele societăţi de navigaţiune străine sunt oglinda vie a rangului şi demnităţii la care s'a ridicat prin munca noastră comună.

Prin Serviciul Maritim ne-am afirmat şi în desvoltarea noastră economică şi în existenţa unei Marine Comerciale Române.



Este mare şi de veci mulţumirea mea sufletească când văd azi că după repezile noastre vapoare albe se desfăşoară mândru tricolorul naţional şi fâlfâie tot atât de demn şi de falnic ca şi pavilioanele naţiunilor celor ami mari.

Emblema S. M. R. azi e cunoscută şi atrage privirile nu numai ni extremul orient, dar şi până în ţările transoceanice.

Facă cerul ca acest bun renume al Serviciului Maritim Român să se menţină şi în viitor tot mai demn şi să meargă tot crescând spre avântul la care are dreptul să aspire pentru el neamul nostru românesc şi cu această dorinţă îmi iau rămas bun şi dela cei mai mici şi dela cei mai mari colaboratori ai mei, urându-vă să fiţi însufleţiţi pururea de aceleaşi simţiminte cu care vă părăsesc.

Trăiască S. M. R.

Comandor (ss) COANDĂ

Cuvântarea Comandorului P. Popovătz.

In acest moment de despărţire ne gândim cu toţii la primii ani din viaţa S. M. R.-ului.

Ne amintim de Directorul nostru D-l Comandor Coandă, pe când lucra cu râvnă şi fără preget, cu încredere în viitor, pentru punerea bazelor primei instituţii de navigaţie a ţării româneşti. Sarcina ce şi-a asumat pe acele vremuri era din cele mai grele. In ţările cu marină veche, înfiinţarea unei instituţii ca a noastră n'ar avea nici o dificultate de învins. Acolo sunt legi, tradiţii, aptitudini personale moştenite din străbuni şi un mediu specializat în diferitele ramuri de activitate ale industriei şi comerţului maritim.

Pe vremea când d-l Comandor Coandă îşi luase sarcina de a conduce Serviciul Maritim, şi-a dat numai decât seamă că misiunea sa era importantă şi grea, avea de zidit mai întâi o temelie, o temelie solidă pe care apoi să-şi desvolte în siguranţă instituţia.

Acum 12 ani d-lor, nimeni în ţara noastră nu se gândea că românul plugar s'ar putea îndeletnici cu meseriile marinăreşti. Nici noi singuri nu ne credeam capabili să ajungem vreodată căpitani, ofiţeri, mecanici pe vapoare şi să fim în stare a le conduce pe mări, pe ocean ca şi vechii marinari ai flotelor bătrâne.

A trebuit să ne fie dat norocul de a avea în capul nostru un om energic, cu dorinţa şi voinţa de a reuşi, ca într'un timp relativ scurt să se îndeplinească în ţara noastră, pe marginile mării, o evoluţie pe care acum 12 ani nu o credeam posibilă şi la care acum 25 ani nici un Român nu visa.

Astăzi avem pe malurile Dunării şi ale Mării o populaţie maritimă importantă din care ne alegem pe cele 450 persoane ce formează echipajele noastre.

Astăzi avem echipaje brave şi pricepute, cu care ne putem făli. Avem funcţionari inteligenţi, muncitori şi pricepuţi în diferite ramuri ale Serviciului Maritim, cu care suntem siguri că serviciul va prospera. Cu aceste echipaje şi cu aceşti funcţionari ne-am ajutat a avea relaţiuni întinse şi favorabile nouă, a deschide căi de comunicaţie cu străinătatea.

Toate aceste constatări le pot resuma în cuvintele: S. M. R. este astăzi edificat pe temelii solide. Meritul cel mai mare, recunoştinţa noastră şi recunoştinţa ţării, le datorăm Directorului Coandă.

Pe timpuri când nici un Român nu îndrăsnea să încredinţeze conducerea vapoarelor cu echipaje româneşti, el era convins, şi convins cu încredere. că românul e apt la toate meseriile marinăreşti, şi şi-a luat asupra lui sarcina îndrăzneaţă de a româniza echipajele într'un timp uimitor de scurt.

Directorul Coandă a dat serviciului puterea de a resista în diverse împrejurări la furtunile provocate de patimi omeneşti şi de vicisitudini politice.

Deacum înainte organizaţia serviciului nu'şi mai poate schimba decât forma exterioară, însă instituţia va rămâne neclintită şi va rezista cum rezistă un far puternic la valurile mării.

Permitemi, D-le Director, să-ţi reamintesc lunga carieră de solidaritate şi de prietenie pe cari am avut-o împreună. Aceasta este destul ca să explice amărăciunea şi părerea de rău ce am avut când ai luat hotărârea de a pleca din capul acestei instituţii. Dar D-ta ai ştiut să-ţi asiguri pe lângă respectul ce se datorează unui şef şi devotamentul, acea prietenie respectuoasă ce ţi-au fost probate în tot timpul cât ai condus instituţia, de către tot personalul serviciului, şi mie în special şi sunt sigur că interpretez sentimentul unanim când îţi declar că retragerea D-tale din capul Serviciului Maritim Român e considerată ca cea mai mare pierdere. Prin plecarea Dv. pierdem pe omul energic pe cel mai valoros apărător al instituţiei şi manifestaţiunea ce facem astăzi este o probă mai mult de sinceritatea mâhnirii tuturor funcţionarilor serviciului la vestea că deciziunea Dv. este irevocabilă.

D-lor, nu veţi uita că, Directorul Coandă este adevăratul creator al acestei instituţii care astăzi ne dă putinţa de a ne câştiga existenţa depe urma frumoasei meserii pe care o avem. Directorului Coandă îi datorăm omagiile de recunoştinţă ale noastre şi urmaşilor noştri, şi uitând un moment mâhnirea ce ne-a produs vestea plecărei sale, să-i probăm acum recunoştinţa noastră închinând acest pahar în sănătatea D-sale, să-i urăm viaţă lungă şi tot atât de fecundă în fapte bune şi folositoare.

Trăiască Comandorul Coandă. — Ura!!!

Situaţia Marinei Comerciale Române de Mare şi de Dunăre şi măsurile ce trebuesc luate pentru desvoltarea ei

I. — Inainte de a aduce problema desvoltărei marinei comerciale române, este necesar să vedem care este flota comercială română la Mare şi Dunăre, în comparaţie cu volumul traficului nostru prin porturi şi litoralul nostru maritim şi fluvial.

La Mare.

Din tabloul No. 1 se constată că flota comercială română la Mare se compune din 22 vase cu 46.867 tone registru din care proprietate particulară numai 7 cargaboturi şi 3 vase tancuri.

Vasele de pasageri proprietatea S. M. R. au o vechime de cel puţie 30 ani; ele nu mai corespund cerinţelor actuale de viteză şi confort. Pentru menţinerea rutei orientale este absolut necesar să se mărească numărul vaselor de pasageri cu vase moderne şi rapide.

TABLOUOL I

Parcul de Vase al Marinei Comerciale Române de Mare
Proprietatea Statului Serviciul Maritim Român S. M. R.

Vase de pasageri	4 cu	4165 tone registru
Vase mixte	5 cu	15474 „ „
Cargoboaturi	4 cu	9092 „ „
Proprietate particulară		
Cargoboaturi	7 cu	13260 tone registru
Vase tancuri	3 cu	4876 „ „

Vasele mixte, cargoboturile şi vasele tancuri sunt mult prea puţine pentru volumul exportului şi importului Ţării noastre. Astfel se constată că în anul 1935 numai 20% din importul mărfurilor s'a făcut cu vase maritime sub pavilion român, iar la export numai 12% din mărfuri au eşit cu pavilionul român, anexele 4 si 5 la acest trafic intră şi acel al vaselor de pasageri.

Dacă am socoti la 10 silingi transportul unei tone de marfă, constatăm că suntem tributarii pavilionului străin cu 3.298.338 £. sau *3 miliarde lei anual.*

Pentrucă nu se acordă nici un avantaj transporturilor cu pavilion naţional, se constată dese ori că vasele sub pavilion român fie ale Statului fie particulare, stau dezarmate sau în căutare de navlu în porturile noastre, în timp ce vasele sub pavilion străin încarcă, sau că din lipsă de convenienţă în porturile româneşti, vasele sub pavilion român să caute a face transporturi între porturi străine, cum este cazul vapoarelor *Oltul, Prahova, Siretul, Jiul şi Ing. Vlasopol.*

Pentru transportul produselor petrolifere situaţia este şi mai precară. La un transport de 5.000.000 tone produse petrolifere anual, nu avem decât 3 vase-tancuri.

In concluzie situaţia flotei comerciale române de mare, este deadreptul dezastruoasă.

Pentru a face şi mai vizibilă această situaţie, este suficient să o comparăm cu Iugoslavia care abia după războoi are eşire la Marea Adriatică şi care posedă 185 vase cu un tonaj registru brut de 381045, cu Grecia care posedă 551 vase cu 1.470.061 tonaj registru brut şi cu Turcia care posedă 189 vase cu 178.022 tonaj registru brut.

La Dunăre.

Situaţia flotei comerciale române dela Dunăre este mai bună.

In tabloul No. 2 se arată compunerea acestei flote.

TABLOU II

Parcul de vase al Marinei Comerciale Române de Dunăre
Proprietatea Statului (numai vasele cu scop comercial)

	Număr	Incărcământ maxim tone a 1000 kgr.	Forte H. P.	Debit pe oră tone a 1000 kgr.
Vase de pasageri	17		6.390	
Remorchere . . .	17		11.370	
Şlepuri	183	129.724		
Ceamuri	—	—		
Tancuri	17	8.694		
Elevatoare	12			1.490
Proprietate particulară				
Vase de pasageri	6		1.160	
Remorchere . . .	54		13.219	
Şlepuri	321	298.090		
Ceamuri	60	41.834		
Tancuri	44	24 807		
Elevatoare	8			1.160

Avem 751 de unităţi, vase de pasageri, remorchere, şlepuri, ceamuri, tancuri şi elevatoare proprieprietatea Statului şi particulară.

S'a ajuns la această situaţie favorabilă a desvoltărei parcului de vase sub pavilion român la Dunăre, graţie măsurilor de proteguire a pavilionului naţional prin rezervarea în parte a transporturilor de cabotaj pavilionului român cât şi prin nevoia de deservire a transporturilor locale de pasageri şi mărfuri pe litoralul Dunărean şi Prut, Măcin, Borcea, Bega, Chilia.

TABLOUL III

Mişcarea Vaselor Fluviale şi a Mărfurilor intrate şi eşite cu aceste vase în Porturile Dunărene ale României, în anul 1935

VASE FLUVIALE

Intrări

	Numărul	Capacitatea în tone metrice	Mărfuri descărcate şi cele intrate pentru a fi transbordate fără cab. — Tone	Pasageri	Mărfuri intrate în cabotaj
Pavilion Român	27.142	10.447.481	291.386/49%	641.903	817.649
Pavilion Străin	8,084	4.686.806	293.477/51%	5.713	26.666
Total	35.226	15.134 287	584.863	647.661	844.315

Eşiri

Pavilion român	27.054	10.427.955	374.708/20%	633.732	877.555
Pavilion străin	8.027	4.652.018	1.473.219/8%	3.693	42.222
Total	35.126	15.079.983	1.847.297	637.505	991.772

Din tabloul No. 3 se constată la pavilionul român 27.000 de vase intrate şi eşite. In acest număr se cuprind şi vasele de pasageri care fac curse locale între porturi. Aceste vase au transportat circa 870.000 tone mărfuri în cabotaj şi 640.000 pasageri, faţă de numai circa 5.000 pasageri şi circa 40.000 tone mărfuri transportate în cabotaj de pavilionul străin.

Tot în tabloul No. 3 se poate vedea că dacă la intrări mărfurile transportate cu pavilionul român

sunt aproape egale cu acelea transportate cu pavilionul străin, în schimb la eşiri numai 20% din mărfuri sunt transportate cu pavilionul străin.

TABLOUL IV

Mişcarea vaselor maritime şi a mărfurilor intrate şi eşite cu aceste vase în porturile maritime ale Dunărei

(Brăila, Galaţi, Reni, Tulcea, Ismail, Chilia Nouă, Sulina şi Isacea)

IN ANUL 1935

Intrări

	Numărul	Capacitatea în tone registru net	Mărfuri descărcate şi cele intrate pentru a fi trausbordate. tone a 1000 kgr.	%	Pasageri
Pavilion Român	128	321.148	23.043	7%	60
Pavilion Străin	569	1.089.489	299.214	93%	40
Total	697	1.415.639	322.257		100
Eşiri					
Pavilion Român	131	323.091	165.162	17%	
Pavilion Străin	564	1.098.085	779.357	83%	
Total	695	1.421.176	944.519		

NOTĂ. In cantităţile trecute la rubrica „mărfuri descărcate şi cele intrate pentru a fi transbordate", atât cu vase fluviale cât şi cu vase maritime, sunt trecute şi 296.626 tone mărfuri străine venite în tranzit prin porturile dunărene ale României, fie cu vase fluviale şi transbordate în vase maritime, fie cu vase maritime şi transbordate în vase fluviale.

TABLOUL V

Mişcarea vaselor maritime şi a mărfurilor intrate şi eşite cu aceste vase în porturile maritime

(Constanţa, Cetatea-Albă şi Balcic) în Anul 1935

Intrări

	Număr	Capacitatea în tone registru	Mărfuri încărcate şi cele eşite provenite din transborod tone a 1000 kg.	%	Pasageri
Pavilion Român	248	508.233	39.440	34%	12.054
Pavilion Străin	1658	4.409.873	76.410	66%	6.476
Total	1895	4.918.106	115.850		18.530
Eşiri					
Pavilion Român	244	500.412	410.297	7%	13.631
Pavilion Străin	1648	4.391.083	5.431.695	93%	15.447
Total	1893	4.891.495	5.841.992		65.978

Flota comercială dela Dunăre are nevoe de a fi mărită şi modernizată cu vase de pasageri confortabile şi repezi, cu şlepuri şi tancuri motoare, cu remorchere cu consumaţie mică şi personal redus, etc., pentru a putea rezista concurenţei societăţilor străine depe Dunăre şi a fi în pas cu progresul în conctrucţiile navale.

Tabloul No. 6 arată parcul vaselor societăţilor de navigaţie din Dunărea de sus şi vasele sub pavilion străin cu porturi de reşedinţă în Dunărea de jos.

2⁰. Desvoltarea Marinei comerciale a diferitelor pavilioane, se datoreşte politicei de protegiuire a pavilionului naţional practicată de statele respective.

Vom da pe scurt avantajele acordate în alte State pavilionului naţional.

Franţa.

1) Asistenţa financiară acordată companiilor de navigaţie în raport cu deficitul lor anual.

2) Prin decretul din 28 Martie 1928 se acordă indemnizaţii pentru transporturi poştale pe bază de greutate şi distanţă cu vase izolate (cari nu fac parte din companii de navigaţie).

3) Se acordă prime vaselor izolate în raport cu tona-zi de navigaţie şi cu viteza la probe, în virtutea legii din 13 Iulie 1934.

Fondurile se obţin dintr'o majorare de 4% a taxelor vamale, care dă circa 140 milioane franci anual.

4) Creditul Maritim. Prin legile din 1 August 1929 şi 31 Martie 1931, se acordă credite armatorilor pentru noile construcţii: pentru vasele de pasageri construite în Franţa, armatorul plăte te 3,225 la sută dobândă (şi 3,225 Statul), pentru cargoboaturi armatorul plăteşte 2,225 la sută (Statul 4,225).

Creditele astfel acordate sunt de 125 milioane franci anual.

5) Rezervarea cabotajului pavilionului naţional şi între Franţa şi Algeria, Tunisi şi Maroc.

6) Prin legea din 10 August 1929 se acordă scutiri fiscale pentru achiziţionarea şi francizarea vaselor precum şi pentru importarea materialelor destinate la construcţia şi reparaţia vaselor.

7) Se acordă 7 milioane franci subvenţie pentru flota de pescari de mare largă.

8) Prin legea din 1 Ianuarie 1925 se acordă prime speciale vaselor-tancuri naţionale. In 1930 aceste prime au fost de 12 milioane franci. Ele au avut ca rezultat o influenţă favorabilă asupra desvoltării flotei franceze de petroliere, care înainte de război era aproape inexistentă.

9) Prin legea din 31 Martie 1935, s'au instituit prime pentru anumite articole produse în coloniile franceze. Aceste prime se acordă numai dacă ele sunt exportate cu vase franceze.

In cadrul preferinţei pavilionului francez este şi obligaţia pentru importatorii de cărbuni în Franţa de a rezerva o cotă parte pavilionului naţional.

Anglia.

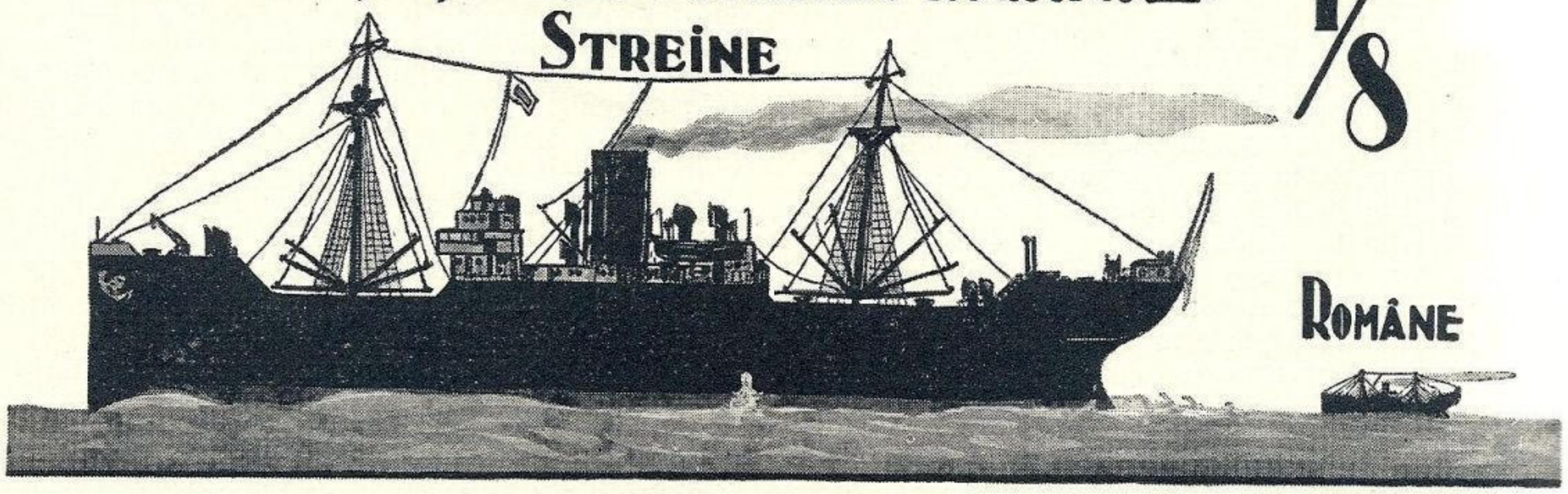
Ţara comerţului liber şi care are o repulsiune pentru intervenţionismul Statului în afacerile private,

TABLOUL VI

De vasele sub pavilion străin din Dunărea de jos şi societăţile de navigaţiune străine din Dunărea de sus.

Societatea de navigaţie	Pavilionul	Vase de pasageri		Remorchere		Şlepuri cu motor		Tancuri cu motor		Şlepuri		Tancuri	
		Numeric	Forţa H. P.	Numeric	Forţa H. P.	Numeric	Tone a 1000 kg	Numeric	Tone a 1000 kg	Numeric	Tone a 1000 kg	Numeric	Tone a 1000 kg
Vase sub pavilion străin din Dunărea de jos .	Diverse pav.	—	—	66	16147	—	—	7	4969	159	163696	46	33409
. R. P.	Jugoslav	17	6981	49	24962	3	1800	—	—	366	534416	39	30430
S. B. D.	„	1	600	7	2450	—	—	—	—	67	32128	—	—
Simion-Schultz	„	—	—	7	2500	—	—	—	—	38	217398	2	1169
C. S. D.	Cehoslovac	2	730	12	6760	11	4970	—	—	126	94793	6	4933
B. L.	German	—	—	15	9980	10	4831	5	3355	86	81739	27	62882
Continentale-Motor Schiffahrts G s l schaft	Olandez	—	—	4	2520	3	1823	6	4100	23	15799	20	13801
D. D. S. G.	Austriac	23	20250	39	37010	7	3540	—	—	394	217637	29	19557
Suddeu sche	German	—	—	3	1520	5	2943	—	—	17	11311	5	4135
M. F. T. R.	Ungar	45	11756	33	16430	4	2462	—	—	223	135434	—	—

VAPOARELE ROMÂNE și STREINE
intrale și eșile din Porturile noastre.— 1/8



580. Române cu 1.688.902 tone.
3893 Streine cu 11.925.152 tone.

nu se dă la o parte de a încuraja cu toată tăria liniile sale de navigație când interesele sale politice și economice o cer.

Astfel o sumă de circa 820.000 lire sterline se varsă ca subvenție liniilor poștale cu Statele Unite, Extremul Orient și Europa.

Companiile engleze sunt apoi subvenționate de Dominioane. Astfel Orient Line primește 100 000 lire sterline dela Australia; Compania Elder Dempster primește 120.000 dolari diu partea Canadei; Dominionul Uniunea Sud-Africană ajută Societatea Union Castle cu 225.000 lire sterline, etc.

2) Prin legea Trade Facilities Act s'au acordat ajutoare armatorilor dela 1921 la 1926, 22.875.470 lire sterline, iar până la 1931 la șantiere pentru finanțarea de construcții noui 27.487.745 lire sterline credite rambursabile în 10 ani cu o dobândă cu 2% mai mică decât cea obișnuită.

3) In 1934 s'a acordat Companiei Cunard-White Star un ajutor de 4.500.000 lire pentru construirea vasului Queen Mary și cu facultatea de a i se mai acorda un credit de 5.000.000 lire pentru construirea unui alt vapor la fel sau de dimensiuni mai mici pentru menținerea serviciilor transatlantice.

4) Scăderea lirei sterline în 1932, a avut de scop o asistență indirectă a pavilionului britanic.

5) Prin legăturile pe care le au armatorii și companiile de navigație cu casele de comerț și mai ales cu proprietarii minelor de cărbuni, se caută să se dea preferință pavilionuuli național.

Germania.

1) Se acordă o singură subvenție pentru serviciul Lubek-porturile, Riga, Reval, Leningrad.

2) Cabotajul este rezervat pavilionului național.

3) In 1932 se acordă ajutoare de 70 milioane mărci grupului Hapag Lloyd pentru a face față crizei.

4) In anul 1933 se acordă 20 milioane de mărci armamentului, sub forme de prime în proporție de 3 feningi pe ziuă și tona grea și în plus 20% din salariile echipajelor.

5) S'au acordat ajutoare speciale unor șantiere pentru a trece criza. Astfel „Deutsche Werke" din Kiel a primit în anii 1931—1933 6.250.000 mărci.

6) Se acordă armatorilor 20% din cost pentru lucrările de reparație și ameliorare a vaselor.

7) In 1932 s'au acordat 12 milioane mărci ca ajutoare pentru demolițiunea vaselor vechi, în proporție de 30 mărci tone brută distrusă.

8) Se acordă tarife preferențiale feroviare pentru mărfurile transportate cu vasele naționale.

9) Se avantajează pavilionul german prin mijloace secrete. Exemplu: dumpingul cu mărci prin credite blocate în avantajul companiilor de navigație, importatorii și exportatorii naționali sunt obligați de a prefera întotdeauna pavilionul german. O centrală de navluri instituită la Berlin, are scopul de a asigura transportul mărfurilor cu pavilionul german.

Jugoslavia.

1) Se acordă o subvenție de 60 milioane dinari marinei comerciale.

2) Scutiri complecte fiscale pentru 12 ani cu începere dela Aprilie 1928, pentru armatori și șantiere.

3) Rezervarea cabotajului pavilionului național.

4) Tarife preferențiale feroviare.

III. — Am dat numai pentru câteva state măsurile luate pentru protejarea Marinei Comerciale. Ținem însă să arătăm că în tendința generală a intervenționismului de stat în economia întregei lumi în perioada ce a urmat războiului, toate statele practică o politică de asistență a pavilionului național.

Această asistență se traduce prin mijloace directe de ordin financiar, cum sunt subvențiile, dificite suportate de stat, prime de construcție și demolițiune, prime de navigație și credite maritime.

Ca mijloace indirecte avem taxele diferențiale vamale, scutiri de taxe fiscale, prioritatea în porturile naționale, tarife feroviare preferențiale, preferințe deghizate sau publice pentru a se transporta mărfurile cu vasele naționale, monopol sau rezervarea traficului de cabotaj.

Vom examina pe rând aceste avantaje acordate în alte state pentru încurajarea și mărirea marinei

comerciale în comparaţie cu avantajele acordate pavilionului naţional, cu nevoile acestui pavilion şi cu posibilităţile Statului Român.

Proteguirea pavilionului prin mijloace directe sau asistenţă financiară.

1) Subvenţiile se acordă companiilor de navigaţie cari întreţin rute cu vapoare de pasageri şi poştă cu itinerar fix.

2) Statul ia asupra lui şi suportă deficitele companiilor de navigaţie, în caz când aceste companii sunt obligate a menţine anumite rute şi itinerarii, sau când au a lupta cu concurenţa altor companii străine, sau când sunt puse a activa în vremuri de conjucturi defavorabile în transporturile pe apă.

3) Primele de navigaţie se acordă companiilor de navigaţie şl armatorilor pe ziua de navigaţie şi tona brută, iar în alte cazuri statul contribue şi la plata echipajelor cu o cotă parte în cazuri de criză.

4) Primele de construcţie se acordă pentru încurajarea şantierelor şi a construcţiilor de vase în ţară.

Primele de demoliţiune se acordă pentru reînoirea parcului de vase şi pentru a se da de lucru şantierelor.

5) Toate statele maritime posedă instituţii de credit sprijinite de Banca Naţională şi Stat, care acordă împrumuturi şi credite fără dobândă, sau cu o dobândă minimală, şantierelor de construcţii navale, companiilor de navigaţie sau armatorilor pentru achiziţionarea de vase care rămân grevate Instituţiei de Credit Maritim.

Proteguirea pavilionului naţional prin mijloace indirecte.

1) Taxe vamale diferenţiale pentru mărfurile transportate cu vasele sub pavilion naţional, fie la import fie la export. Se preferă astfel indirect pavilionul Statului, faţă de celelalte pavilioane, avându-se mai mare convenienţă la navlu şi la plasarea produselor.

2) Se acordă scutiri de taxe vamale pentru materialele importate necesare la construcţia vaselor

Se acordă scutiri de impozite pentru noile construcţii sau pentru arborarea pavilionului naţional în scopul încurajărei construcţiilor şi achiziţionărei de vase.

Se acordă degrevări fiscale pentru companiile de navigaţie şi armatori.

3) Se avantajează vasele în porturile naţionale prin prioritatea ce li se dă la acostări, la silozuri, bazinuri, etc., faţă de pavilionul străin.

Se acordă tarife protecţionale feroviare pentru mărfurile transportate cu vasele sub pavilion naţional.

5) Pentru a se da preferinţă transporturilor de mărfuri cu vasele naţionale, se recomandă în mod tacit sau se obligă casele de comerţ prin sistemul de clearing, compensaţii, transfer sau blocarea monedelor ca să se întrebuinţeze vasele sub pavilion naţional pentru transportul mărfurilor de import sau export.

6) Traficul local de pasageri şi mărfuri, remorcajele de port, cabotajul şi salvarea vaselor în apele naţionale sunt rezervate pavilionului naţional, fără nici-o excepţie.

IV. — Examinând toate aceste avantaje de ordin financiar sau indirecte, constatăm că afară de rezervarea cabotajului pavilionului naţional ele nu sunt acordate pavilionului român.

Credem, că este necesar ca şi statul român să păşească la o politică de proteguire a pavilionului naţional şi a şantierelor de construcţie navale, în scopul de a se încuraja iniţiativa particulară pentru mărirea parcului de vase sub pavilion român atât la Dunăre cât şi mai ales la Mare şi pentru a se da posibilitatea companiilor de navigaţie şi armatorilor români să lupte cu concurenţa vaselor sub pavilion străin ai căror armatori se bucură de avantajele arătate mai sus din partea statelor respective.

Sacrificiile pe care Statul le-ar face acordând aceste avantaje pavilionului naţional, vor fi larg compensate prin avantajele ce vor decurge pentru economia generală a ţărei.

Fondurile se pot obţine cum s'a făcut în alte ţări, prin anumi e taxe la mărfurile importate sau exportate pe calea apei, sau prin alte taxe şi surse trecute în buget.

Până însă la obţinerea mijloacelor necesare pentru acordarea de avantaje financiare armatorilor români, trebue ce Statul Român, să ia de îndată măsuri de protejarea indirectă a pavilionului naţional.

Aceste măsuri sunt:

1) Taxe vamale protecţioniste pentru mărfurile importate sau exportate cu pavilionul naţional.

2) Scutiri de taxe vamale pentru materialele importa te necesare la construcţia vaselor.

3) Scutiri de orice impozit pe 10 ani pentru vasele noui coustruite în ţară.

4) Degrevări fiscale pentru armatorii şi societăţile româneşti de navigaţie.

5) Prioritatea vaselor româneşti la silozuri, acostări bazinuri, etc., în măsura în care nu se at nge statutul Dunărei sau convenţiuni internaţionale.

6) Tarife protecţioniste pe căile ferate, pentru mărfurile transportate cu vasele sub pavilion naţional.

7) Banca Naţională şi autorităţile de resort, să recomande sau să oblige pe importatori sau exportatori, prin mijloacele ce au la îndemână (permise de import sau export, clearing, compensaţii, blocarea monedei, etc.) ca să întrebuinţeze vasele sub pavilion naţional pentru transportul mărfurilor,

8) Să se acorde combustibil cu regim de export numai vaselor sub pavilion naţional.

Combustibilui livrat vaselor străine să fie socotit în monedă forte.

9). Să se rezerve pavilionului naţional;

Traficul local de pasageri şi mărfuri;

Remorcajele de port şi între porturile româneşti;

Salvarea vaselor în apele româneşti;

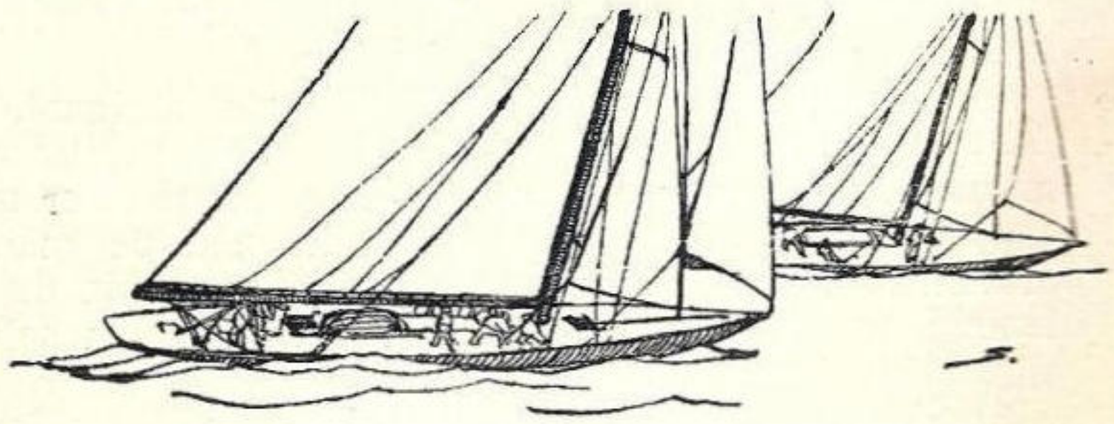
Transportul în cabotaj fără excepţie;

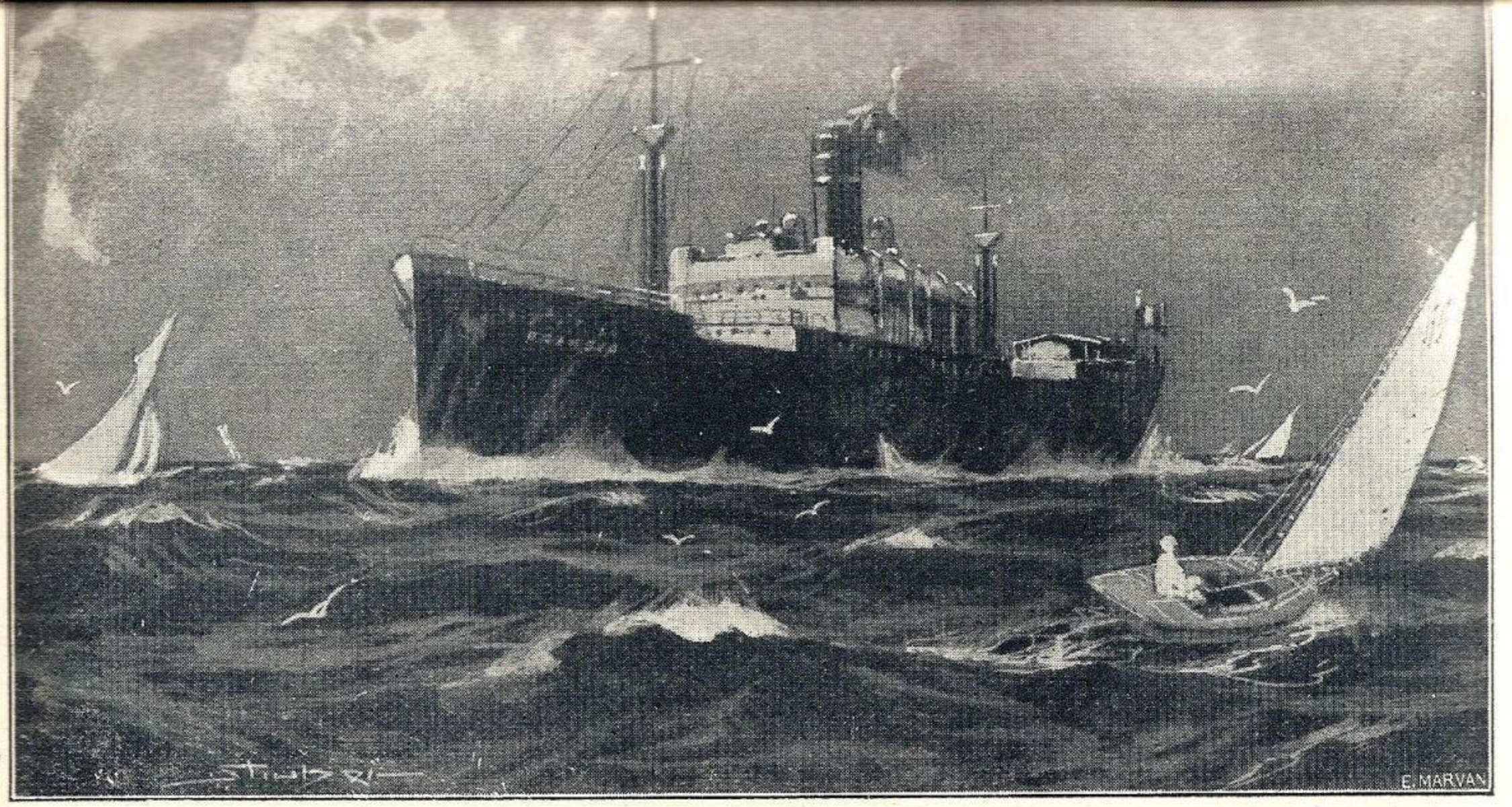
Transportul mărfurilor cu elevatoare sau macarale plutitoare.

10) Infiinţarea unei societăţi de Credit maritim pe aceleaşi baze ca Societatea Creditul Industrial iar până atunci creditul indu trial să acorde credite armatorului şi şocietăţilor pentru achiziţionarea de vase.

Pentru coordonarea acestor măsuri Banca Naţională şi autorităţile de resort vor lua avizul şi vor lucra de acord cu Inspectoratul General al Navigaţiunei şi Porturilor.

Numai acordându-se aceste avantaje pavilionului naţional, marina Comercială Română de Dunăre şi Mare va ajunge desvoltarea la care are dreptul prin litoralul maritim şi fluvial ce ţara posedă şi prin volumul traficului său pe apă.





Vaporul „PRAHOVA" al soc. România

Date asupra înfiinţării şi exploatării primei societăţi de navigaţiune maritimă „România"

Sau mai bine: ce se întâmplă cu o societate solid întemeiată, admirabil condusă, când statul, cum s'a văzut că se face aiurea, nu-i dă sprijinul: se desfiinţează pentru a încăpea pe mâini străine.

Prima Societate Naţională de Navigaţiune Maritimă „România" a fost constituită la 27 Noembrie 1913 cu un capital de 10.000.000 lei, deschizându-se subscripţie publică pentru acoperirea acestui capital în zilele de 29 şi 30 Noembrie.

Increderea în băncile şi membrii fondatori a făcut ca sumele subscrise să întreacă de patru ori capitalul fixat. Spre a încuraja şi îndrepta capitalurile Româneşti către întreprinderi Maritime, membrii fondatori au hotărît a reconstitui societatea cu un capital de 20.000.000 lei.

In Ianuarie 1914 a luat fiinţă Societatea „România", cu un capital de 20.000.000 lei din care s'a vărsat numai 7.000.000; restul a fost complectat cu beneficiile anilor 1919 şi 1922.

Noua Societate a cumpărat 4 cargoboate: *„Milcovul"* de 6500 tone, *„Oltul"* de 6500 tone, *„Siretul"* de 6600 tone şi *„Jiul"* de 5600 tone şi a pus în construcţie şase, însă din cauza isbucnirei războiului mondial nu s'a putut construi decât unul, *„Bistriţa"* de 6500 tone.

In timpul războiului „Jiul" şi „Bistriţa" au fost utilizate pentru transporturi de muniţii: „Bistriţa", la prima călătorie în 1916 a fost scufundat de un submarin German şi Societatea „România" are de primit 10.410.000 lei despăgubiri, conform sentinţei Trib Ilfov Nr. 681 din 1920.

După terminarea războiului, Statul a utilizat vapoarele societăţii pentru transporturi de mărfuri din Franţa, Anglia şi Canada, în ţară, pe baza Jurnalului Consiliului de Miniştri din 5 Ianuarie 1919, cu un navlu redus cu 30% sub cel plătit de guvernul englez armatorilor. Când aceste transporturi s'au terminat, vapoarele au fost puse la dispoziţia societăţii în Octombrie 1919. Dela această dată s'a făcut exploatarea cu navlurile practicate atunci.

In anul 1919 Soc. „România" a pus în construcţie un nou cargobot: *„Prahova"* de 450 tone, dar scăderile navlurilor şi a leului, a făcut ca plata acestui cargobot (203.000 lire sterline) să fie efectuată cu mari dificultăţi.

Din beneficiile anilor 1919-1922, s'a distribuit în fiecare an acţionarilor un divident de 20%, s'a complectat valoarea întreagă a acţiunilor în total lei 9.300.000 şi s'a plătit şantierului Armstrong ca avansuri asupra vaporului „Prahova" până în Martie 1922 când ne-a fost livrat, suma de 113.000 lire sterline, rămânând un rest de 90.000 lire sterline pe care societatea trebuia să-l plătească în timp de 4 ani cu o dobândă de 7% şi cu garanţia a patru din băncile fondatoare.

Criza transporturilor Maritime, datorită enormului surplus de tonaj în raport cu mărfurile de transportat, s'a accentuat în 1923 şi navlurile au continuat să scadă. Dividendul în acest an a fost de 20%, iar până la finele anului 1927, s'a mai plătit din datorie către şantierul

Armstrong 57.639 lire sterline, rămânând încă 30.000 lire sterline. Pentru a nu mai plăti dobânzi asupra acestui rest, Soc. „România" a vândut în 1924 vaporul „Oltul" şi a achitat complect vaporul „Prahova".

După achitarea acestei datorii, rezultatul exploatării în 1925 a fost mai bun, cu toate reparaţiunile de clasare făcute vapoarelor „Siretul" şi „Jiul". Dividendul distribuit a fost de 25% iar fondul de rezervă se urca la finele acestui an la 6.100.000 lei.

In anii 1926 şi 1927 s'a distribuit iarăşi acţionarilor câte un dividend de 20% şi s'au făcut reparaţii vapoarelor în sumă de 2.000.000 lei.

La finele anului 1927 situaţia fondurilor societăţii e următoarea :

Fond de rezervă 7.700.000 lei ; fond de construcţii de vapoare 4.000.000 lei; fond de asigurare 3.840.000 lei.

Deşi Societatea avea un fond de asigurare, dar fiind prea mic, totuşi vapoarele au fost asigurate la Soc. Dacia-Română. Primele de asigurare plătite din 1914 până la finele anului 1927 se urcă la 145.000 lire sterline, sumă în care intră şi asigurările plătite în străinătate dela 1914-1924.

Afară de fondurile menţionate, soc. România creiase un fond de pensii şi ajutor al funcţionarilor, care la finele anului 1927 se urca la 3.825.000 lei.

Toate aceste rezultate au fost posibile numai graţie rentabilităţii vapoarelor de tonaj mare, 6500 tone, care realizează un navlu total mai mare decât vapoarele de tonaj mic, având aproape aceleaşi cheltueli de exploatare.

In cursul anilor următori exploatarea celor 4 vapoare ale soc. România a mers din ce în ce mai greu. Un surplus de tonaj maritim a început să se simtă, iar concurenţa vapoarelor moderne cu motoare Diesel din zi în zi mai mare. Navlurile scădeau mereu .In 1930 au fost cele mai scăzute navluri din câte s'au inregistrat cu 20 de ani în urmă, aşa că nu mai acopereau cheltuelile. La finele anului 1930 se găseau în exploatare 68.000.000 tone de vapoare maritime faţă de 45.000.000 tone din 1914, iar volumul mărfurilor de transport deveneau din ce în ce mai mic din cauza crizei care creştea. Din aceste cauze peste 1000 vapoare au fost silite să dezarmeze. Beneficiul soc. în 1930 a fost abia de 2.798.474 lei ceeace a permis un dividend numai de 7%.

Anul 1931 a fost cel mai greu pentru soc. România. In acest an s'au practicat cele mai scăzute navluri din câte s'au înregistrat vreodată. S'au dezarmat peste 11.000.000 tone de vapoare şi totuşi tonajul disponibil a fost de două ori mai mare de cât cantitatea mărfurilor care s'au transportat. S'a acceptat orice navlu de către vapoarele care se'ntorceau în ţara lor spre a dezarma. In acest an Anglia a suspendat etalonul de aur şi apoi alte 11 state au urmat-o. Şantierele navale ne mai având comenzi mari, au scăzut preţul construcţiilor, dar costul ridicat al lirei sterline faţă de leu, nu a permis soc. să pună în construcţie vapoare noui.

La finele anului 1931 soc. România a acuzat o pierdere de 7.658.111 lei. S'au plasat fondurile soc. în rentă pentru a putea produce ceva în caz de dezarmarea vapoarelor, dar în anul următor renta a scăzut cu 50%.

In 1932 criza transporturilor maritime s'a mai accentuat. Tonajul dezarmat a fost de 13.366.000 tone sau 20% din tonajul total al vapoarelor de mare. S'au redus cheltuelile, salariile şi personalul societăţii, totuşi la finele anului s'a constatat o pierdere de 4.530.446 lei. S'a intervenit la guvern pentru a se plăti soc. despăgubirea de 10.400.000 lei pentru pierderea vaporului *Bistriţa* şi Statul să cumpere pentru S. M. R. vapoarele soc. cu preţul zilei. Guvernul, în speţă Ministerul Lucrărilor Publice, a răspuns negativ la ambele propuneri.

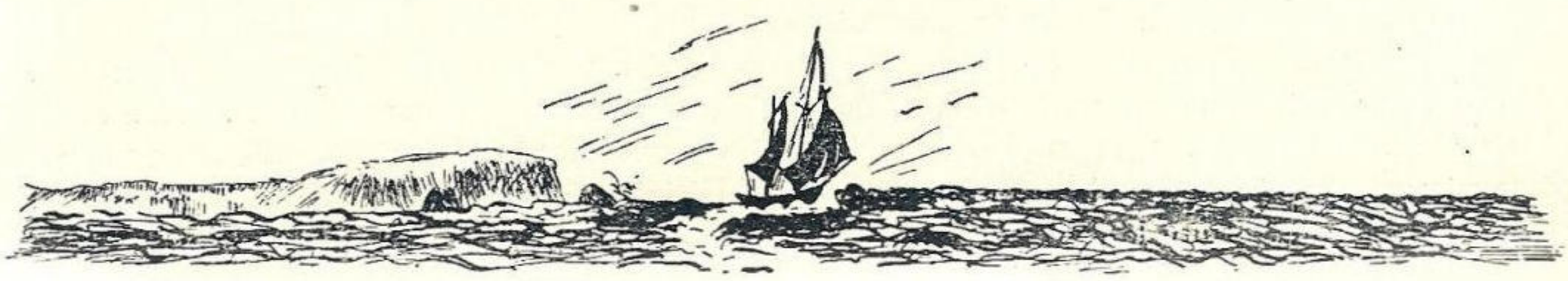
In adunarea generală din 26 Martie 1933 s'a cerut de către unii acţionari lichidarea soc. spre a nu se pierde fondurile şi capitalul. La 16 Mai 1933 adunarea generală a acţionarilor n'a admis lichidarea şi vinderea vapoarelor, sperând o îmbunătăţire a situaţiei, dar în cursul anului 1933 situaţia transporturilor maritime a devenit şi mai rea. Numai liniile maritime subvenţionate mai rezistau. In Anglia s'a cerut acordare de subvenţii şi la cargobote. Tonajul maritim dezarmat a scăzut însă dela 13.600.000 tone la 10.700.000 tone, diferenţa s'a distrus şi utilizat ca fier vechi.

La 7 August 1934 adunarea generală a acţionarilor a hotărît lichidarea societăţii. Incă dela 20 Iunie se intervenise din nou la M. L. P. pentru ca Statul să cumpere vapoarele soc. Acest minister a numit o comisiune care a evaluat valoarea lor la 17.500.000 lei. Totuşi dela această dată până la 3 Sept. neprimindu-se nici un răspuns, s'au cerut şi alte oferte, din ţară şi străinătate. Cea mai avantajoasă a fost a D-lui Vlasov care a achiziţionat vapoarele pe suma de 18.045.970 lei, vapoarele rămânând cu pavilionul şi echipajele româneşti.

Lichidarea soc. România s'a terminat la 1 August 1935. S'au depus registrele la Tribunal şi rămasul de 2.280.000 lei neplătit acţionarilor absenţi, s'a depus la Cassa de Depuneri şi Consemnaţii, conform codului de Comerţ.

Societatea România a trăit 20 de ani şi nu s'a bucurat de nici un sprijin din partea Statului. Din contră, atât în timpul războiului cât şi după război, soc. România a venit în ajutorul Statului, a plătit peste 16.000.000 lei impozite în acest timp, a format şi întreţinut echipaje româneşti.

C. B.



Navele Societăţii

Steaua Română

„Oltenia"

Societatea „Steaua Română", singura armatoare actuală de vapoare tancuri sub pavilion român, posedă un număr de trei vapoare tancuri, pentru transportul produselor petrolifere în vrac.

Aceste vase, în ordinea mărimii lor, sunt :

1. ss. „OLTENIA": construit în Anglia, în anul 1928, de către şantierele navale Armstrong Whitworth, Newcastle on Tyne. Are un tonaj de 10120 tone şi poate transporta cca. 8770 tone benzină — sau dacă încarcă produse mai grele, circa 9500 tone petrol, plus combustibilul şi proviziile necesare unei călătorii.

Lungimea = 144 metri, Lăţimea = cca. 18 metri.
Pescaj mediu = 9 metri.

Are o viteză de $12^1/_2$ noduri pe oră, un echipaj de 36 oameni.

2. ss. „STEAUA ROMANA": construit în Germania, în anul 1914, de către şantierele Nordseewerke Emden.

Are un tonaj de 8150 tone şi poate transporta cca. 7600 tone păcură, plus combustibil şi proviziile necesare unei călătorii.

Lungimea = 123 metri.
Lăţimea = cca. 17 metri.
Pescaj mediu = 8 metri.

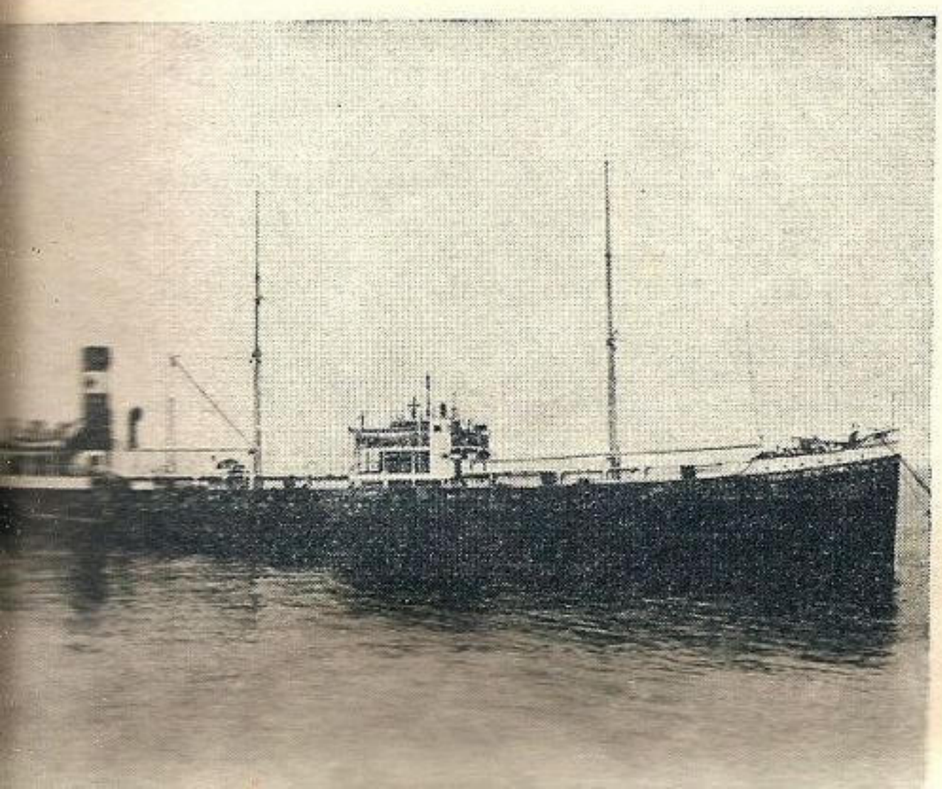
Are o viteză de 11 noduri pe oră şi un echipaj de 35 oameni.

3. ss. „PRINCIPELE BARBU ŞTIRBEY": construit în anul 1912 în Germania, la şantierele Frerichs & Co. Einswarden.

Are un tonaj de 4250 tone şi încarcă cca. 3850 tone păcură, plus combustibilul şi proviziile necesare unei călătorii.

Lungimea cca. 102 metri.
Lăţimea = cca. 15 metri.
Pescaj mediu = 7,3 metri.

„Principele Barbu Ştirbey"



Viteza cca. 10 noduri pe oră, echipaj 33 oameni.

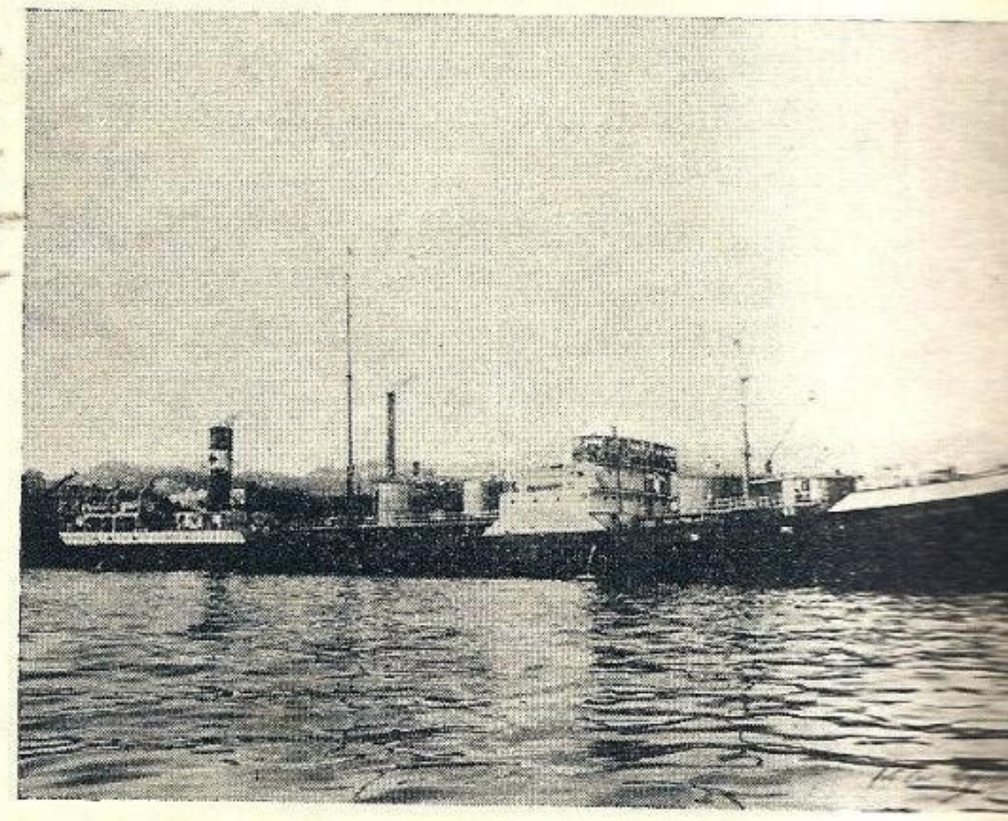
Portul de domiciliu al acestor 3 vase este la Constanţa.

Societatea „Steaua Română" mai posedă pe Dunăre un *tanc-rezervor „ARBANAŞI"*, care nu are forţă de propulsiune proprie şi trebuie să fie remorcat.

Vasul este condus de un cârmaci şi 2 marinari. Construit în 1905, în Germania, şantierele Cristoph Ruthof, Regensburg.

Capacitate de încărcare produse albe = 600 tone; Capacitate de încărcare produse negre = 610 ; Tone metrice = 628,834 ; Lungimea = 66,75 metri ; Lăţimea = 8,80 metri ; Inălţimea = 2,10 metri ; Pescaj mediu încărcat = 1,90 metri. Vasul nu este prevăzut cu instalaţie de T. F. F. Corpul vasului este de fer. Portul de domiciliu este Giurgiu.

In afară de aceste nave-tanc, societatea a mai avut

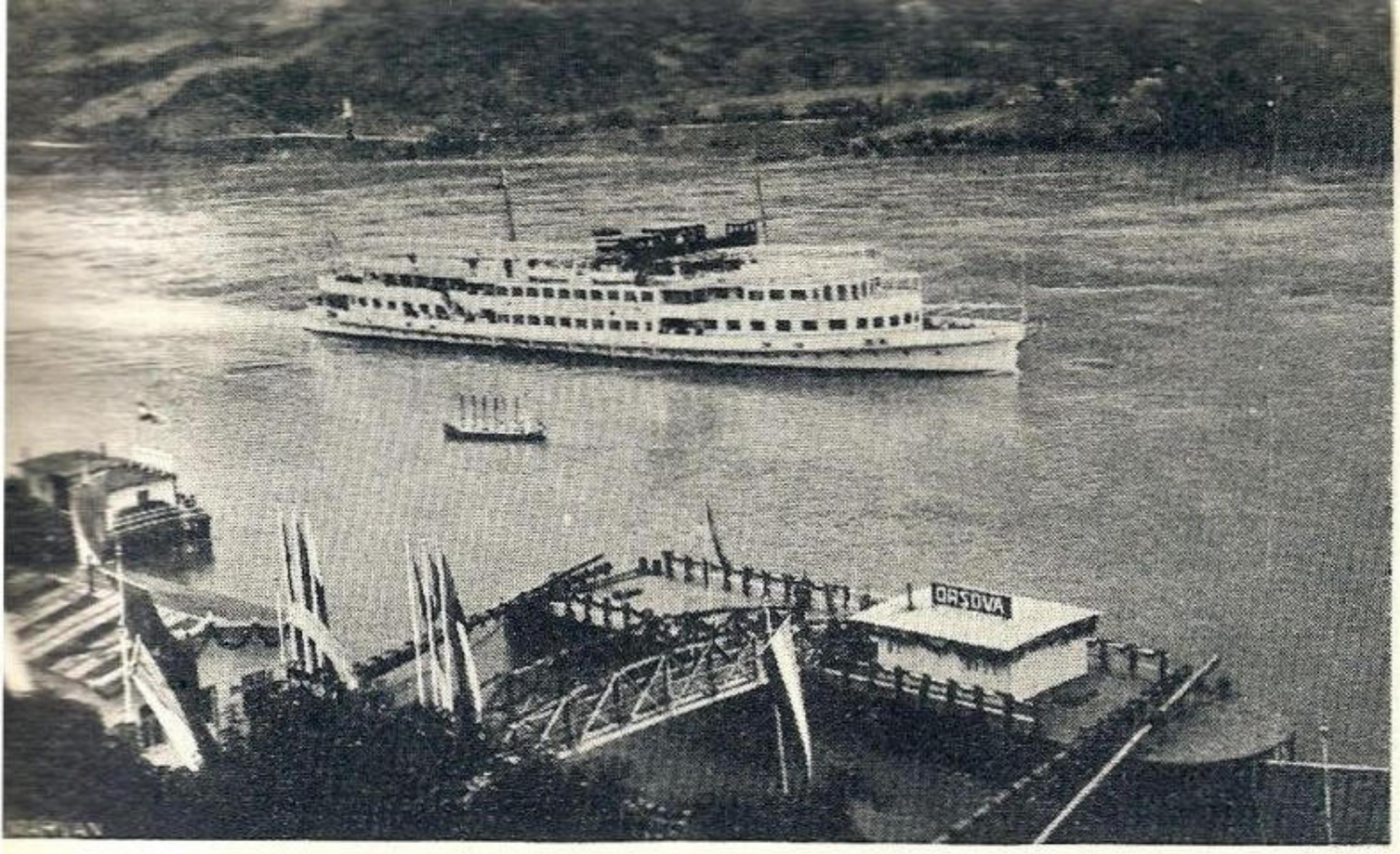


„Steaua Română"

încă două : *Adagena*, fost vas de salvare, care transporta produse petrolifere în butoae sau tinichele în Orient şi *Ludovic Mrazec*, un tanc de mic tonaj rezervat tot pentru orient. Cel dintâi a ars în rada portului Constanţa, al doilea s'a scufundat în Dardanele în urma unei coliziuni.

Vasele de mare tonaj duc nu numai produsele societăţii armatoare în Occident ci şi al altor rafinării. Escale principale: Italia, Franţa (Dunkerque). Germania (Hamburg), Anglia (London sau Hull). Uneori au fost navlosite (închiriate) de companii străine, făcând transporturi între Batum şi Occident, chiar între America, (Baton Rouge de pe Mississipi şi Europa).

„Steaua Română" şi *„Principele Barbu Ştirbei"* au fost preluate de Societatea armatoare dela consorţiul german care deţinea majoritatea acţiunilor, graţie stăruinţei d-lui *N. Titulescu*. La început navele deşi aveau pavilion român, erau conduse de personal englez. Astăzi intreg personalul e naţionalizat, iar echipajul stârneşte admiraţia în orice port, prin buna lui purtare.



Vaporul de pasageri
„Regele Carol II"

Şantierul Naval din Severin

Cu un început modest, din simplu atelier de reparaţii, acest aşezământ a devenit azi un şantier în care cu ingineri români şi lucrători români se construesc vapoare concepute tot de români.

Şantierul de Construcţiuni Navale din Turnu-Severin este una din primele intreprinderi industriale înfiinţate în România.

A fost fondant în anul 1856 de către Societatea austriacă de Navigaţie pe Dunăre D. D. S. G. *(Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft)*.

Atelierele, la început, ocupau un mic teren cu o lungime de 100 stânjeni dealungul Dunării, pe o lăţime de 40 stânjeni, luat cu chirie dela Municipiul oraşului Turnu-Severin.

Cu timpul, pe măsura nevoilor, Societatea a mărit treptat atelierele şi instalaţiunile, astfel că în anul 1893, la data răscumpărării Şantierului de către *Regia Monopolurilor Statului Român*, suprafeţele clădite aveau următoarele ateliere :

a) Atelier de forje mecanică;
b) Atelier de ajustaj;
c) Atelier de forje navală şi cazangerie ;
d) Atelier de turnătorie;
e) Atelier de lemnărie;

pe o suprafaţă de 3830 m.p. şi în care lucrau circa 180 lucrători.

Ca instalaţiuni de forţă, Şantierul poseda o macara pentru manipularea cadârnilor vaselor şi 2 căi, din care una pentru scos la uscat vasele de reparat şi alta, pentru lansarea vaselor noi construite.

In Iul'e 1893, Regia Monopolurilor Statului Român, sub conducerea Directorului General, *Gr. Manu*, poseda un parc de 4 remorchere şi 24 şlepuri, necesare transportului de sare în Serbia şi pentru reparaţiile necesare acestui parc de vase, Statul Român a răscumpărat pe preţul de 240.000 lei aur, de la Societatea D. D. S. G. Santierul Naval din Turnu Severin.

Timp de 8 ani, până la 1901, cât timp a fost sub conducerea Regiei Monopolurilor Statului, Şantierul a fost mărit cu noi ateliere (Forja navală, tâmplăria, magazia de materiale, o linie de garaj de 1550 m. pentru a face legătura cu staţia C. F. R., o macara electrică de 60 tone şi un atelier de turnătorie), înzestrându-l în acelaş timp cu instalaţiuni de maşini- unelte noi, pentru a se putea efectua şi construcţii noi de vase ,precum şi alte genuri de construcţiuni metalice.

Toate aceste îmbunătăţiri au costat circa 360.000 lei aur.

In anul 1901, Şantierul trece la *Serviciul Hidraulic* din Ministerul Lucrărilor Publice, până în 1908, când înfiinţându-se Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Apă (Ministerul Lucrărilor Publice), Şantierul trece sub administraţia acestei Direcţii Generale.

La 1 Ianuarie 1930 Direcţia Generală se trasformă în regie autonomă, iar la 1 Aprilie 1934, în Administraţia Comercială. Sub aceste forme de administraţiune, Şantierul Naval a funcţionat şi funcţionează şi actualmente.

In tot timpul dela 1901 până în prezent, programul de desvoltare şi îmbunătăţire al Şantierului îşi urmează cursul prin mărirea terenului, construirea de noi ateliere şi magazii şi achiziţionarea de noi maşini-unelte.

Astfel, se construeşte o magazie de materiale, un şopron de beton armat pentru depozitarea lemnăriei, un hangar pentru construcţiunea de poduri şi şarpante metalice, o şcoală pentru ucenicii Şantierului, o centrală electrică de 250 kw. Se mai construeşte un şopron pentru atelierul de dulgherie, precum şi 2 cale de lansare, una pe cărucioare cu vinciuri de mână şi alta pe sănii, cu vinciuri electrice.

In prezent aspectul şantierului este următorul: teren total în suprafaţă de 73.000 m. p. cu o faţadă dealungul Dunării de 475 m. din care clădirile ocupă 12.380 m. p. şi anume :

1. Clădiri pentru administraţie şi locuinţe, 1761 m. p. 1761.

2. Clădiri pentru ateliere şi magazii, 10619 m. p.

Capitalul total învest't în teren, clădiri, maşini, unelte şi salahori cu caracter temporar.

In ateliere, lucrează în mod normal circa 250 lucrători cu caracter permanent 100 ucenici şi circa 100 lucrători şi salahori cu carcter temporar.

Atelierele sunt împărţite în 3 secţiuni şi anume :

1. *Secţiunea Mecanică*, care cuprinde următoarele ateliere : lăcătuşerie, ajustaj, cazangerie, fierărie şi tinichigerie, turnătorie, arămărie, modelări'e, sudură autogenă, electrică, pompa de păcură.

2. *Secţiunea Forjă* Navală cu atelierele : forjă navală, şarpante metalice, cazangerie, sculărie.

3. *Secţiunea Lemnărie* cu atelierele : tâmplărie, dulgherie, marangozerie, rotărie, vopsitorie, tapiţerie, velatorie, curelărie.

Ca instalaţiuni de forţă Şantierul posedă:

O macara acționată electric, care poate ridica până la 60 tone.

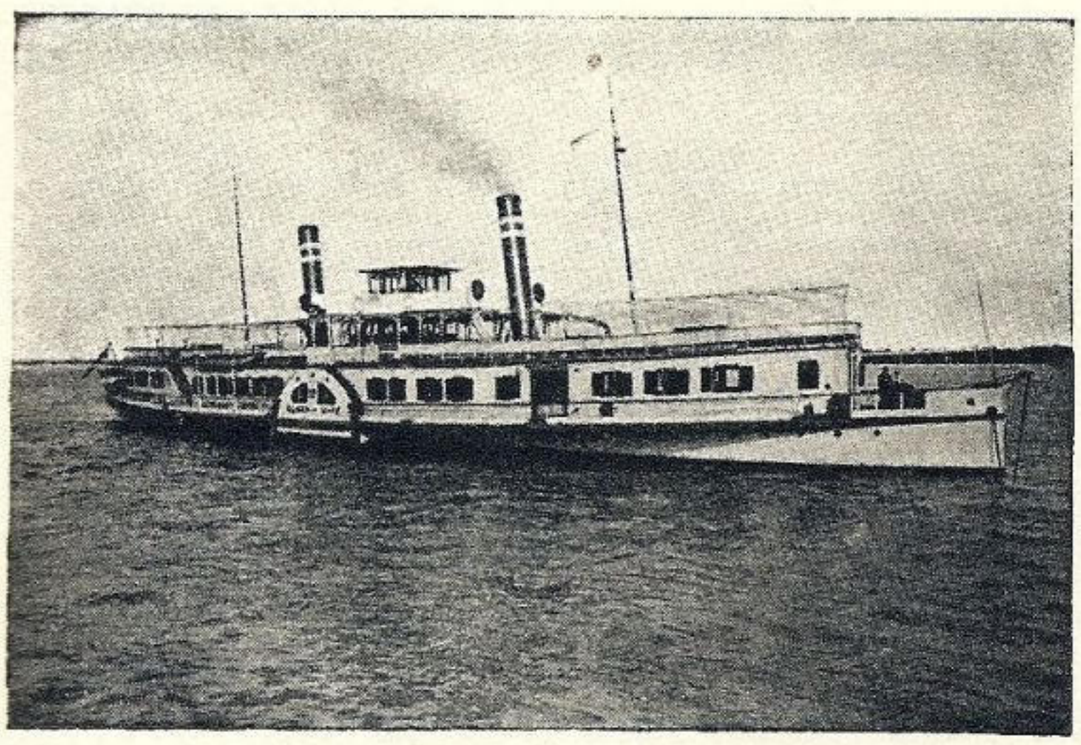
2 cale de lansare din care una pe cărucioare pe șine de căi ferate, acționate de vinciuri de mână și alta pe sănii acționate de vinciuri electrie.

Energia ce pune în mișcare mașinile-unelte e furnizată de către o centrală electrică, compusă din 2 motoare Diesel, unul tip Sulzer de 150 H.P. și altul tip Güldner de 200 H. P. cuplate ambele cu câte un dinam de curent continuu de 110 volți.

Șantierul poate executa următoarele lucrări :

Construcțiuni noui de vapoare de călători, remorchere, șlepuri, tancuri, pontoane, bacuri, drăgi și grui plutitoare în general și orice fel de construcții pentru navigația fluvială. In ce privește vasele de mare nu poate construi decât vase cu pescaj mic, căci, adâncimea Dunării nu poate tolera decât un pescaj de maximum 3 metri.

Producția din ultimii ani a variat între 20—30 milioane lei, ceiace reprezintă cam 40% din capacitatea de producție a Șantierului. Capacitatea maximă de producție cu utilajul actual poate fi evaluată la circa 80 milioane lei anual ,ce ace corespunde la circa 1000 tone material



Vaporul „România Mare"

pentru construcții metalice și 400 m. c. material lemnos de diferite esențe.

Pentru a arăta mai precis felul construcțiunilor ce poate executa Șantierul vom arăta pe scurt lucrările mai importante executate de Șantier în diferite perioade :

Dela 1893—1901 timp cât Șantierul a fost sub Regia Monopolurilor, s'au executat următoarele construcțiuni :

Construcția vapoarelor: *„Principele Carol"*, *„Giurgiu"*, *„Călărași"*, *„Domnul Tudor"* și *„Vasile Lupu"* și a remorcherelor *„Mihai Viteazu"* și *„Alexandru cel Bun"*. Construcția a 20 șlepuri, 14 pontoane de acostare, 14 paserele pentru aceste pontoane, 2 pontoane ridicătoare și a unei macarale plutitoare. S'au mai construit 3 pontoane port-torpile, podul de C. F. R. peste Zăbrăuți și formele pentru atelierele C. F. R. dela Griviția, Iași și Pașcani.

Dela 1901-1908, cât timp șantierul a aparținut Serviciului Hidraulic s'au executat următoarele:

Construcția Yachtului regal sârbesc *„Regina Draga"* transformarea radicală a Yachtului regal român *„Ștefan cel Mare"*, construcția remorcherului *„Cetatea"*, 26 șlepuri, 20 pontoane, una dragă, una macara plutitoare, 12 2 pasarele, 2 poduri metalice pentru linia C. F. R. Giurgiu-Ramadan, 2 poduri peste Teleajen pentru linia C. F. R. Ploești-Văleni, și 17 rezervoare de păcură.

Dela 1908 până la războiul mondial :

Construcția vapoarelor: *„Olteniția" „Borcea"*, *a remorcherelor: „Traian", Ungheni", „Alexandru Cuza"* și *„Elena Doamna"*, 35 șlepuri, 2 tancuri de petrol 16 pontoane tubulare, 13 pasarele și 2 șalande. De asemenea s'a construit estacada portului Constanța, 10 podețe C. F. R., 4 pontoane tubulare, 10 strunguri pentru Arsenalul armatei precum și diverse trăsuri și furgoane pentru armată.

După războiu s'au executat următoarele lucrări :

Transformarea remorcherelor capturate în vapoare de călători: *„România Mare" „Avram Iancu" „Grigore Manu", „Cetatea Albă"*.

S'au renovat vapoarele de călători *„Principele Carol"*, *„Principele Nicolae"* și *„Vasile Lupu"*.

S'au construit 3 șalande, 1 remorcher *„Alion"* pentru navigația pe canalul Bega, 2 drage pentru Regia P. A. R. I. D. și un bac transbordor între Olteniția și Turtucaia. Afară de acestea sunt reparațiile curente pentru toate vapoarele N. F. R., S. R. D., etc. Mai sunt diferite lucrări pentru C. F. R. cum ar fi cusineți de bronz și diferite piese pentru materialul rulant.

In plus în anul 1932 s'au început reparațiile radicale la vasul „S. M. R. *„Regele Carol I"*, iar în ultimul timp s'a construit cel mai mare vapor pasageri de pe Dunăre *„Regele Carol II"*, se află în lucru un cargobot pentru S. M. R., pentru deservirea liniei de pasageri și mărfuri cetatea Albă-Balcic, două tancuri petrolifere cu motor cum și transformarea Yachtului regal *Ștefan cel Mare* în vapor de pasageri.

Conducerea Șantierului o are Directorul Șantierului, Inginer Inspector General *Ștefan Bedreag*.

Personalul technic superior e format din 5 ingineri, iar personalul technic inferior — în număr de 13 — e compus din 2 desenatori, 4 șefi de ateliere și 7 maeștri.

Personalul administrativ e compus din 23 funcționari.

Numărul normal al lucrătorilor permanenți este de circa 250 plus 10 ucenici și circa 100 lucrători și salahori provizori.

Actualmente Santierul Naval funcționează cu un număr de circa 850 lucrători din cari 2550 permanenți, 100 ucenici, iar restul provizori.

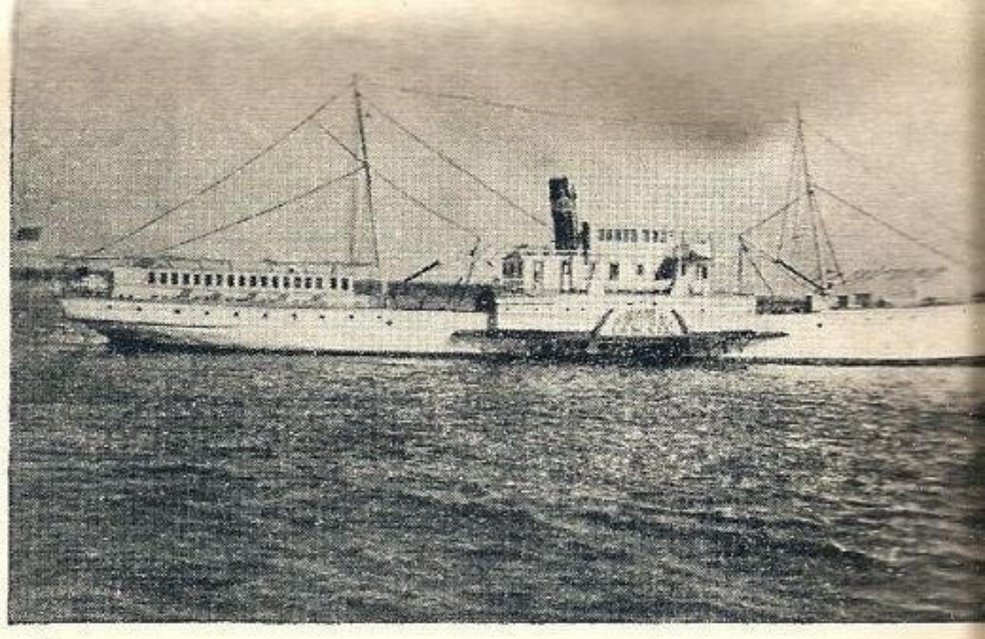
Dăm mai jos și numele tuturor Directorilor care au condus șantierul dela 1893 până în prezent:

1. *Ștefan Cristescu,* delegat al Regiei Monopolurilor Statului, asistat de *Ing. Neumann* fost Director al atelierelor sub Societatea austriacă D. D. S. G.
2. Inginer *N. Cioculescu;*
3. Inginer *I. Petrescu;*
4. Inspector *R. Franasovici;*
5. Inginer *I. Vineș;*
6. Inginer *I. Venert* (1901-1909);
7. Inginer *I. Ionescu* (1909-1922);
8. Inginer Insp. General *Ștefan Bedreag,* dela 1922 până în prezent.

S. R. D.

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIE PE DUNĂRE

Incă un exemplu că şi la noi iniţiativa particulară poate realiza lucruri frumoase, chiar când statul nu dă nici un sprijin. Dar dacă l'ar da ?



Vaporul de pasageri „Ismail" Putere 600 cai.

Societatea a fost înfiinţată în 1914. Creiarea ei a fost motivată de nevoia pe care marile institute financiare româneşti o constataseră în nenumărate rânduri de a avea o Societate de transport pe Dunăre bine utilată şi bine organizată spre a i se putea încredinţa în special transporturile de cereale ce finanţau.

Marele faliment al firmei Brauer învederase şi mai mult nevoia urgentă înfiinţărei unei asemenea societăţi.

Societatea a fost înfiinţată cu un capital de lei 7.200.000 dispunând dela început de următorul parc de vase :

62 şlepuri, 1 remorcher, 4 elevatoare.

Isbucnind războiul mondial, activitatea ei comercială a fost suspendată din anul 1916 luna August şi până în 1919.

Cea mai mare parte din flota Societăţei a fost rechiziţionată şi a fost întrebuinţată exclusiv pentru nevoile armatei, fie pentru transporturi, fie pentru construire de poduri pe Dunăre.

Restul vaselor: 20 şlepuri şi 4 elevatoare, cari la declararea războiului fuseseră surprinse în diverse porturi pe Dunăre în amonte de Olteniţa, au căzut pradă armatei inamice şi parte s'au înecat, iar parte au fost găsite după răsboi în stare avariată

După încheierea păcii Societatea şi-a recăpătat ce mai rămăsese din flota sa în majoritate avariată.

Pagubele de răsboi au fost evaluate în 1919 de către instanţele competente la suma de lei 10.639.659. Societatea nu a primit până astăzi nici o despăgubire pentru acoperirea acestei pagube.

Astfel fiind Societatea a fost nevoită să facă din propriile sale resurse, sacrificii importante mai întâi pentru repararea avariilor şi înlocuirea vaselor pierdute şi în al 2-lea rând pentru complectarea urgentă a parcului său cu unităţi noui, spre a putea corespunde cerinţelor din ce în ce mai mari ale comerţului Ţărei pe Dunăre.

In acest scop prin 5 emisiuni succesive din cari ultima în anul 1935, Societatea şi-a mărit capitalul până la lei 53.300.000.

Din capitalul subscris de acţionari şi din rezervele făcute din beneficiile sale anuale, Societatea SRD şi-a dobândit treptat patrimoniul important pe care îl posedă astăzi şi anume :

85 şlepuri şi tancuri, capacitate totală 96.000 tone
20 remorchere putere totală 6.745 c.v.i.
3 vase pentru călători putere totală 1.600 c.v.i.
4 elevatoare plutitoare pt. cereale;
1 atelier plutitor propriu pt. reparaţiuni de vase;

Şantierul Naval dela Dunăre din Galaţi (fostele şantiere G. Fernic & Comp.);

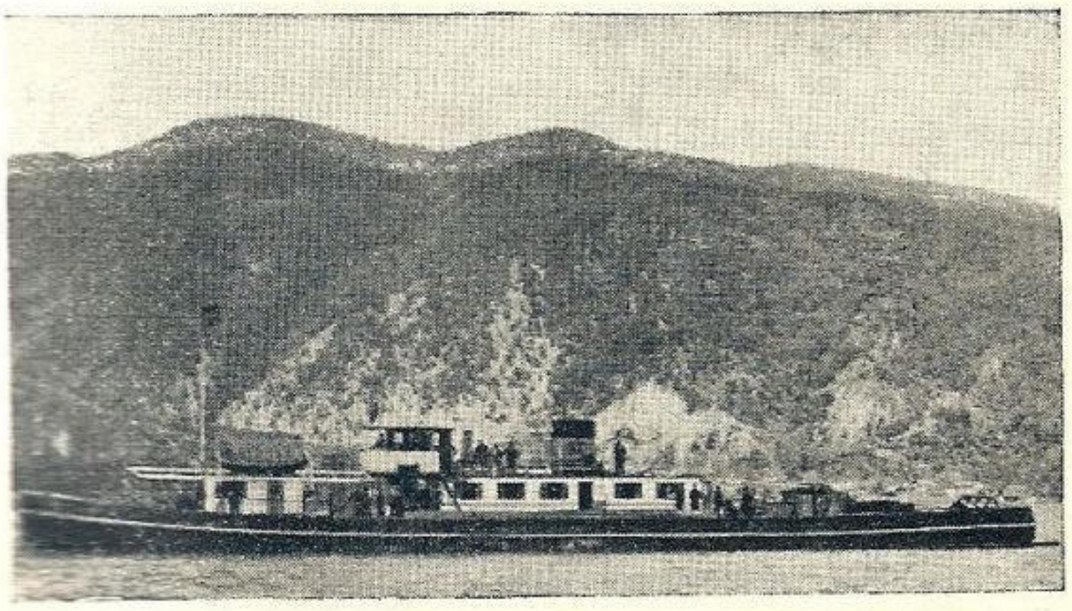
Câteva imobile importante în portul Brăila în care are instalate birourile şi magaziile sale de materiale.

Cu toate aceste investiţiuni, Societatea a plătit şi acţionarilor regulat dividende anuale asupra capitalului subscris, dividende cari în ultimii doi ani au fost de 10% netto.

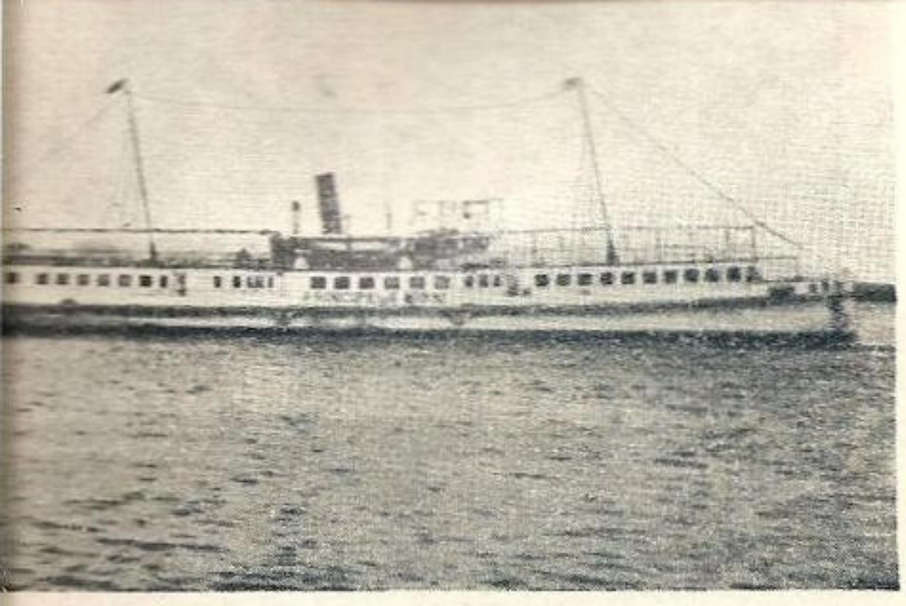
Asemenea rezultate obţinute într'o epocă de criză financiară generală, sunt incontestabil o dovadă de vigoare şi dibăcia de care este capabilă iniţiativa privată naţională şi în această ramură de activitate şi cu atât mai de apreciat cu cât Societatea SRD nu s'a bucurat niciodată de vre-o subvenţiune din partea Statului şi nici de vre-o încurajare sau protecţiune contra concurenţei străine, cum sunt în general încurajate şi protejate celelalte ramuri de producţiune naţională.

In schimb dela 1914—1936, Societatea a plătit Statului sume importante sub formă de impozite precum şi sub formă de chirii şi taxe la diverse servicii publice pentru utilizarea cheiurilor, magaziilor şi terenurilor din porturi, pentru transportul pe C. F. R. a combustibilului şi materialelor sale de regie, pentru poştă, telegraf, telefon etc. fără nici o scutire sau reducere a tarifelor şi taxelor în vigoare.

Cu toate acestea trebue totuşi să facem trista constatare că faţă de progresele realizate după răsboi de celelalte state riverane Dunării în utilajul lor fluvial, Ţara noastră se găseşte încă în stare de inferioritate, cu atât mai dăunătoare economiei naţionale cu cât produsele ro-



Remorcherul de cataracte „Regele Ferdinand" (1930) putere 1200 cai



Vasul de pasageri „Pricipele Mihai" (1923). Puterea 700 c. v. c.

Remorcherul de cataracte „Vintilă Brătianu" (1931). Putere 800 c. v. c.

mânești aduc traficului pe Dunăre, aportul cel mai important.

Această stare se datorește pe de o parte și crizei financiare, dar în primul rând și împrejurării că Statul român este singurul Stat riveran Dunărean care nu a avut și nu are încă nici o politică de încurajare a întreprinderilor particulare de navigație și nici un program de colaborare între inițiativa de Stat și inițiativa privată în această ramură de activitate.

Să sperăm, că odată cu înființarea noului Minister al Marinei se va remedia în curând acest neajuns care împiedică desvoltarea întreprinderilor naționale de navigațiune în dauna economiei naționale și în folosul altor pavilioane cari au știut să ia la timp măsurile de încurajare și protecție necesare.

JAPONIA. O defilare originală: Flota lui Togo defilând pe străzile orașului Tokio.

România
şi navigaţia austriacă
pe Dunăre

de Ing.
Otto KORWIK
Directorul General al primei societăţi de navigaţie cu vapoare pe Dunăre D. D. S. G. din Viena

Introducerea navigaţiei cu vapoare pe Dunărea de jos acum un veac a fost pentru România începutul legăturilor moderne.

In anul 1834 vaporul „Argo" al Primei Societăţi de Navigaţie pe Dunăre, a fost cel dintâiu, care pilotat de pescarii din Principatele Româneşti, a trecut Cataractele şi Porţile de Fier.

Imediat după aceia s'a inaugurat o linie regulată dealungul malului stâng al fluviului între Schela Cladovei şi Galaţi, care a făcut legătura cu vapoarele venind dela Bratislava (mai târziu dela Viena) şi Budapesta.

Oricât de primitivă şi anevoioasă a fost circulaţia la primele ei începuturi, aceasta a însemnat totuşi, faţă de circumstanţele de până atunci, un mare progres. A fost, cum bine a spus un raport din acel timp, un salt din evul mediu spre timpurile moderne.

Prin descrierile ambasadorilor, boerilor, marilor negustori şi pedagogi ne putem da bine seama de greutăţile călătoriilor din acele timpuri.

Dealtfel şi în ţările vecine României, pe unde se trecea pe atunci, şoselele şi legăturile poştale lăsau mult de dorit. Se poate spune cu drept cuvânt, că numai oamenii avuţi sau călătorii fără pretenţii puteau întreprinde drumuri mai lungi.

Prin vapoarele austriace s'a făcut timp de decenii legătura între Muntenia şi sudul Moldovei, precum şi Europa centrală şi vestul Europei.

Noui categorii de oameni, în special locuitorii oraşelor precum şi micii comercianţi şi industriaşi, începură să călătorească în străinătate.

Aci trebuesc căutate începuturile legăturilor dintre România şi ţările de vest, cari au adus la desvoltarea ei extraordinară, atât pe tărâmul economic, cât şi naţional.

Cu mândrie, întreprinderea noastră — existând mai bine de un secol — priveşte la marea desvoltare a călătoriilor pe apă din România, care a adus la prietenia şi acum la o mare şi strânsă colaborare cu Ţara Românească. Traficul de călători s'a desvoltat mult în ultimul timp.

Călătorii nu se gândesc la voiajuri repezi, ci preferă confortul, întreţinerea bună, vederi frumoase şi distracţii, astfel că voiajul însuşi reprezintă o parte din reconfortarea lor. Pentru aceasta trebuesc localităţi atrăgătoare şi deci avem nevoie absolută de colaborarea României, pentru desvoltarea atât a voiajurilor, cât şi a propagandei turistice.

Trebue să mărturisim că dealungul Dunării şi în imediata ei vecinătate sunt multe localităţi demne de a fi vizitate. Astfel *Băile Herculane,* înconjurate de păduri, *Bucureşti,* metropola României Mari, care tinde a se desvolta în stil american, Carpaţii cei pitoreşti, Delta Dunării cu admirabila ei floră şi faună şi în fine minunata coastă a *Mării Negre.*

Toate aceste frumuseţi trebue să devină puncte de atracţiune pentru călătorii străini şi în special a celor din Europa centrală cari nu pretind lux, dar doresc confortul şi preţurile egale cu acele din localităţile similare.

M'a bucurat foarte mult faptul, că în timpul şederei mele în România am găsit priceperea necesară pentru o cât mai largă atragere a străinilor în România şi recunoaşterea că legătura pe Dunăre joacă un rol însemnat în propaganda turistică a Ţării.

Ne străduim din toate puterile să ajungem la scop. Mărturie sunt anuarul călătoriilor pe Dunăre, editat de noi, şi vizitele recente în Deltă şi în Dobrogea, organizate de noi, cu renunţarea la orice beneficiu, devenind astfel punte de atracţie pentru Dunăre şi Ţara Românească, referindu-mă în special la cele două călătorii ştiinţifice ale profesorilor elveţieni în Deltă.

Ne vom strădui şi pe viitor cu toată atenţiunea cuvenită să dăm o desvoltare cât mai mare a traficului pe Dunăre pentru care am găsit toată solicitudinea autorităţilor româneşti şi a oamenilor de ştiinţă şi în special a d-lui profesor Dr. Antipa.

Se impune deci o colaborare pe baza unui plan bine stabilit, pentru care sunt necesare măsuri de organizare şi tarifare cu organele respective CFR, SMR, NFR, ONT, din care o parte s'au şi înfăptuit.

Am deplina convingere, că chiar în anii următori vom putea obţine mari progrese în opera folositoare de desvoltare economică, de înţelegere reciprocă a cunoştiinţelor, culturii şi obieceiurilor din ambele ţări.

Pot adăuga în fine, că Dunărea mai este o legătură agreabilă cu vestul Europei, cu posibilitatea pentru Români de a cunoaşte acele ţări, din munţii şi gheţarii cărora ia naştere „Dunărea Albastră", această arteră de viaţă a tuturor statelor riverane.

Istoricul Inspectoratului general al navigaţiei şi porturilor

Organizarea porturilor române începe în secolul al XIX-lea, odată cu cele dintâi prefaceri ale aşezămintelor noastre sociale.

Pe măsură ce produsele ţării noastre încep să fie căutate în străinătate, iar calea apei fiind cel mai bun mijloc de transport al acestor produse, s'a simţit nevoia a se lua anumite măsuri, care să reglementeze şi să asigure bunul mers al operaţiunilor din porturile noastre.

In anul 1845 găsim prima întocmire a unui regulament de poliţie a porturilor dunărene.

La început acest regulament corespundea cu cerinţele comerciale de pe acea vreme, însă cu timpul exportul agricol luând un avânt din ce în ce mai mare, având drept rezultat propăşirea porturilor într'o bună măsură, a făcut ca regulamentul din 1845 să nu mai corespundă cu noua situaţie.

Astfel în legiuirile Principatelor Unite din anul 1862, găsim un alt regulament de navigaţie pentru Marina Comercială.

In acest regulament se vorbeşte şi de Căpităniile de port, care depindeau de Ministerul Treburilor Străine şi care erau organele de executare a dispoziţiunilor din regulament.

Mai târziu, odată cu transformarea Principatelor Unite în regat independent, stabilirea principiului libertăţei navigaţiei pe Dunări, precum şi luarea în stăpânire a gurilor Dunărei, a necesitat întocmirea unui alt regulament de poliţie a porturilor, care s'a pus în aplicare în anul 1879 şi a fost prevăzut în Legea Organică a Ministerului Afacerilor Străine.

Prin această lege se înfiinţează un Inspectorat al Navigaţiei şi Porturilor, pentru supravegherea regulamentelor în materie de poliţie şi navigaţie.

Serviciul de poliţie al navigaţiei şi porturilor se făcea sub autoritatea Ministerului Afacerilor Străine şi sub controlul Comandamentului Marinei, Inspectorul şi Căpitanii de port recrutându-se dintre ofiţerii din Marina Militară, activi sau de rezervă.

In anul 1886, prin Legea de organizare a Flotilei militare, personalul Inspectoratului Navigaţiei şi Porturilor a trecut în bugetul Ministerului de Război, depinzând însă tot de Ministerul Afacerilor Străine, în ce priveşte conducerea lor.

Prin Legea de organizare a Marinei Militare din 1898, s'a trecut la art. 30, toate atribuţiunile căpităniilor de porturi, care se găseau trecute la art. 31 din Legea Organică a Ministerului Afacerilor Străine, iar în această lege Inspectoratul Porturilor poartă denumirea de Inspectorat General.

Intre timp prin legea bugetară din 1898, personalul porturilor este trecut din nou în bugetul Ministerului Afacerilor Străine, şi cu toate că Serviciul Poliţiei Porturilor nu se execută sub autoritatea Comandamentului Marinei, totuşi art. 30 din Legea de Organizare a Marinei Militare, care stabileşte atribuţiunile căpitanilor de port, a rămas în fiinţă.

In anul 1908 se înfiinţează Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, iar Inspectoratul General al Porturilor şi Căpităniile de port sunt trecute la Ministerul Comunicaţiilor, alipindu-se la acea Direcţiune Generală.

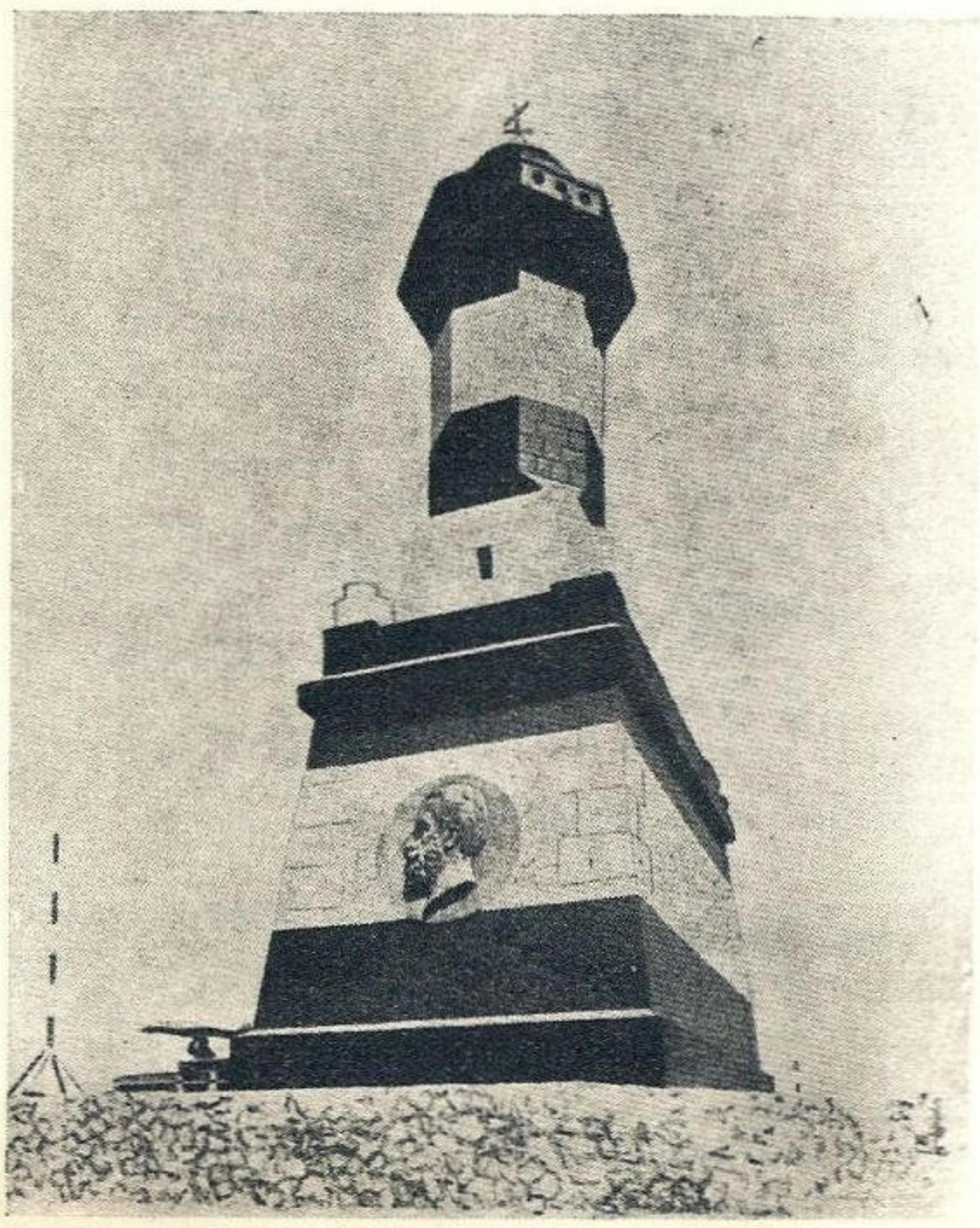
In anul 1936, ia fiinţă Ministerul Aerului şi Marinei, iar Inspectoratul General al Porturilor este trecut la acest minister.

Prin legea pentru înfiinţarea şi organizarea Ministerului Aerului şi Marinei, se creiază însă în plus Direcţia Marinei Comerciale, Inspectoratul General al Porturilor fiind pus sub ordinele directe ale acestei Direcţiuni.

In acest scop, o bună parte din atribuţiunile Inspectoratului General al Porturilor trec la Direcţiuoea Marinei Comerciale, acest Inspectorat rămânând un simplu organ de execuţie, însărcinat cu asigurarea şi aplicarea diferitelor legi şi regulamente de poliţie a navigaţiunei, înscrie şi plasează personalul navigant, face măsurarea vaselor şi clasificarea lor, supraveghează încărcările vaselor, constată buna stare de navigabilitate a vaselor, observă executarea dispoziţiunilor din codul de comerţ cu privire la comerţul maritim, face poliţia pavilionului şi actelor de bord, poliţia echipajelor, poliţia siguranţei şi a vieţei pe apă şi judecă şi se pronunţă ca arbitru în primă instanţă asupra litigiilor maritime până la suma de 5000 lei.

INSPECTORII GENERALI AI PORTURILOR PÂNĂ ÎN PREZENT :

1) C'Amiral Murgescu, Octombrie 1893 — August 1898.
2) C'Amiral Urseanu Vasile, August 1898 — Decembrie 1901.
3) Comandor Irimescu, Decembrie 1901 — 20 Iunie 1906.
4) C'Amiral Barbieri Nicolae, 20 Iunie 1906 — 1 Aprilie 1921.
5) C'Amiral Ionescu Zaharia, 1 Aprilie 1921 — 1 Aprilie 1928.
6) Comandor Mihuţu Triandafil, 1 Iulie 1928 — 1 Oct. 1933.
7) Comodor Adj. Păiş Nicolae, I Octombrie 1933.



Farul „Regele Carol I" din Constanţa

Cele 3 mari porturi ale României în cifre

Activitatea în cursul anului 1936 a porturilor Constanţa, Brăila şi Galaţi comparate cu cea din 1934 şi 1935.

La silozurile din Constanţa
(după Stiubei).

PORTUL CONSTANŢA

Traficul total general al portului Constanţa în cursul anului 1936 ,s'a ridicat la cifra de 6340295 tone şi a fost în creştere — astfel cum se vede în tabelul No. 1 — cu 385199 tone adică cu 6.07% faţă de cel al anului 1935 şi cu 341079 tone adică 5.38% faţă de 1934.

TABEL No. 1

1934	1935	1936
6340295	5955096	5999216

Constanţa, principalul nostru port la mare, a început în ultimii ani să se afirme ca unul din centrele de cea mai mare însemnătate in viaţa economică a ţării noastre.

An de an, traficul portului a crescut, din ce în ce mai multe vapoare intră şi es din el purtând în cale bogăţiile solului şi subsolului nostru bogat, din ce în ce devine mai neîncăpător faţă de însemnătatea sa mereu crescândă.

In rândurile şi cifrele ce urmează, vom arăta cum s'a scurs viaţa acestui port în anul 1936, adică dela 1 Ian. până la 31 Decembrie 1936, în comparaţie cu cea a anilor 1934 şi 1935.

1. IMPORTUL

Tabelul No. 2 arată, în tone de greutate a 1000 kgr. care a fost importul general de mărfuri.

TABEL No. 2

	1936	1935	1934
Mărfuri descărcate şi intrate la uscat ptr. import	118751	115750	139900
Creşterea (+) sau descreştere (—) transportului anilor anteriori faţă de 1936	-21149	-24150	—
Reprezintă la sută din traficul general total . . .	2%	1.89%	2.20%

Din observarea lui, se constată că faţă de ultimii 2 ani ,anul 1936 a marcat o sporire a importului.

Tabelul No. 3, arată în tone de greutate a 1000 kgr., cum se repartizează importul arătat în tabelul No. 1, din punct de vedere al naturei mărfurilor.

Din observarea tabelului se constată o creştere mai simţitoare faţă de anii precedenţi, la importul cărbunilor şi a fierăriei vechi (circa 27.000 tone din cele 55553 tone arătate în primul rând al tabelului No. 3, adică o sporire de circa 19.000 tone faţă de 1935).

TABEL No. 3

	1936	1935	1934
Minereuri, metale brute şi lucrate, fierărie, maşini .	55553	31239	47092
Manufactură	4872	1172	—
Cărbuni	19185	13956	10086
Alimente, băuturi diverse	60290	69383	61573
Total general import .	139900	115750	118751

Vânzătorii mărfurilor de import în 1935 sunt: Germania, Anglia, St. Unite pentru maşini ,minereuri ,metale lucrate, U. R. S. S. pentru fierărie veche, Palestina, Egipt, Grecia pentru majoritate din mărfurile alimentare, Anglia şi U. R. S. S. pentru cărbuni.

TABEL No. 4

Pavilionul	1936 Număr de nave	1936 Capacitate în tone net	1936 Mărfuri p. import în tone gr.	1935 Număr de nave	1935 Capacitate în tone net	1935 Mărfuri p. import în tone gr.	1934 Număr de nave	1934 Capacitate în tone gr.	1934 Mărfuri p. import în tone gr.
Român . .	248	494969	58325	248	508233	39440	246	520195	33198
American (St. U).	26	107452	4922	28	127393	4130	24	104183	6516
Belgian . .	8	29429	—	—	—	—	—	—	—
Bulgar . .	35	74036	1455	17	34552	2698	5	7776	606
Danez . . .	10	37346	1152	6	29074	—	7	24428	—
Egiptean .	13	29707	4091	15	31825	3923	24	42313	5495
Englez . .	350	873479	15764	360	866957	15064	354	863716	17171
Francez . .	80	253735	—	18	61565	—	32	77460	—
German . .	88	285967	12623	70	212762	9537	102	307811	8305
Grec . . .	267	426976	15775	266	284591	11459	136	174294	—
Italian . . .	338	973735	8403	454	1320406	22267	484	1351499	31409
Jugoslav .	1	1231	—	—	—	—	5	18304	—
Norvegian .	211	911067	—	154	664687	—	204	903591	—
Olandez .	115	351118	5553	116	374318	3650	87	260941	4768
Polonez . .	30	155601	1908	43	150744	2555	30	120970	3148
Palestinian	33	46034	1065	—	—	—	—	—	—
Spaniol . .	4	12361	—	19	75243	—	5	19624	—
Suedez . .	23	70070	—	20	48791	113	24	78061	—
Turc . . .	38	57083	1592	45	67645	111	59	77469	1580
Ungar . . .	7	3453	271	4	5810	15	1	4003	—
U. R. S. S. .	5	11411	7301	—	—	—	—	—	—
Alte pav. .	7	19109	—	12	39764	788	21	7?850	—
Total .	1937	5225369	139900	1895	4904360	115750	1850	5038588	118751
Pav. român reprezintă la % din total .	12.8%	9.4%	41.7%	13.3%	10.3 %	34%	13.3%	10.3 %	28 %

1) Exportul şi importul este dat în tone a 1000 kgr., iar navele în tonaj netto.

Tabelul No. 4, arată comparativ cu anii 1934 şi 1935, navele intrate în 1936 în portul Constanţa, pe pavilioane şi tonaj netto.

Din el se observă că în 1936, participarea pavilionului italian, la mişcarea portului, în ceeace priveşte tonajul şi numărul navelor, a fost din ce în ce mai scăzută faţă de 1934 şi 1935, deşi a continuat să rămână în fruntea tuturor pavilioanelor celorlalte ţări.

In al doilea rând, însă numai ca tonaj, căci ca număr de nave este în primul rând, a fost pavilionul englez. In al treilea rând ca tonaj şi în al 5-lea rând ca număr de nave vine pavilionul norvegian.

Pavilionul naţional şi-a menţinut în 1936 locul 4 ca tonaj şi ca număr, deşi ca tonaj a fost în regres continuu din 1934.

Pavilionul care a marcat însă cea mai mare variaţie în decursul acestor 3 ani, a fost cel francez, care a crescut în 1936 faţă de 1933 cu de 4 ori în tonaj şi 5 ori în număr.

Faţă de ultimii 2 ani, se remarcă prezenţa a două noui pavilioane, cel palestinean şi cel sovietic.

Tot din acest tabel, se poate constata care a fost pavilionul care a transportat mărfurile importate.

Primul loc, l-a ocupat în toţi aceşti 3 ani, pavilionul naţional care a contribuit la început cu 41%, faţă de 34% din importul total din 1935 şi 28% din importul total din 1934.

Pavilionul italian a transportat din ce în ce mai puţine mărfuri ale importului nostru. De unde în 1934 ocupa locul 2, a trecut în 1936 la locul 4. Locul său a fost luat de către pavilionul grec şi apoi englez. Cauzele decăderii au fost sancţiunile şi războiul abisinian care a folosit pavilionul său pentru transportul de trupe şi provizii spre Abisinia.

Pavilioanele care au intrat cel mai frecvent fără marfă în Constanţa, în aceşti 3 ani, au fost: norvegian, francez, spaniol, belgian .şi reprezintă tonajul venit să încarce produse petrolifere.

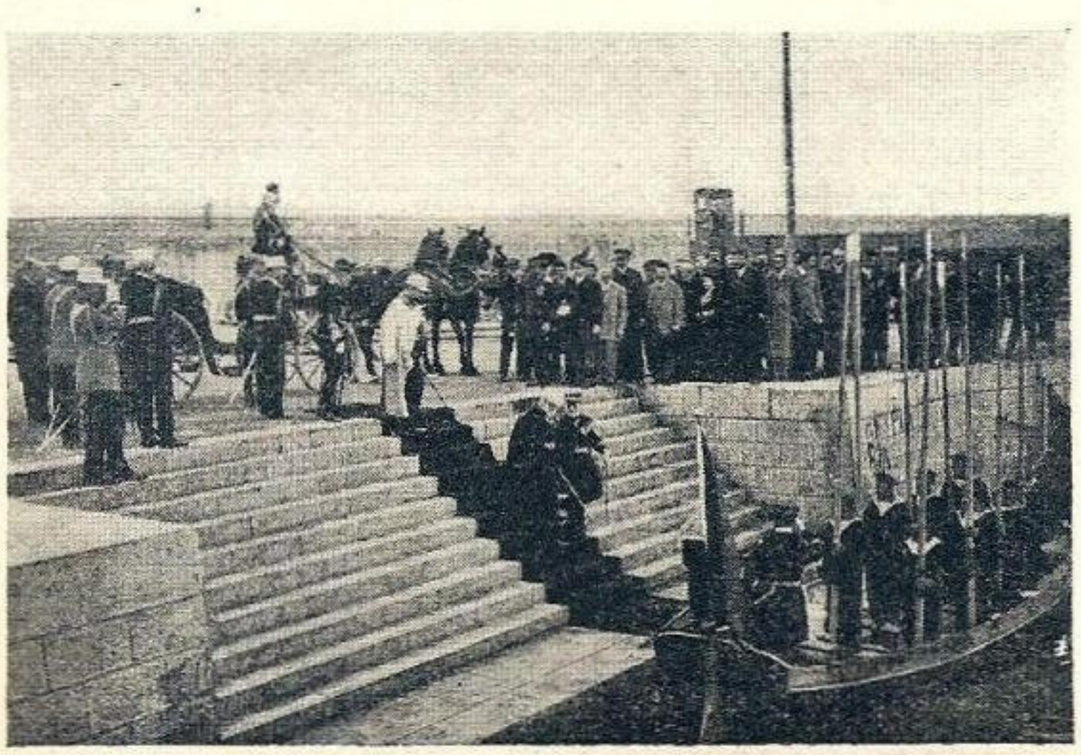
Tabelul No 5 arată numărul călătorilor debarcaţi în portul Constanţa.

Se observă că numărul acestora prezintă o diferenţă mare în plus faţă de 1934, însă aproape inexistentă faţă de anul trecut.

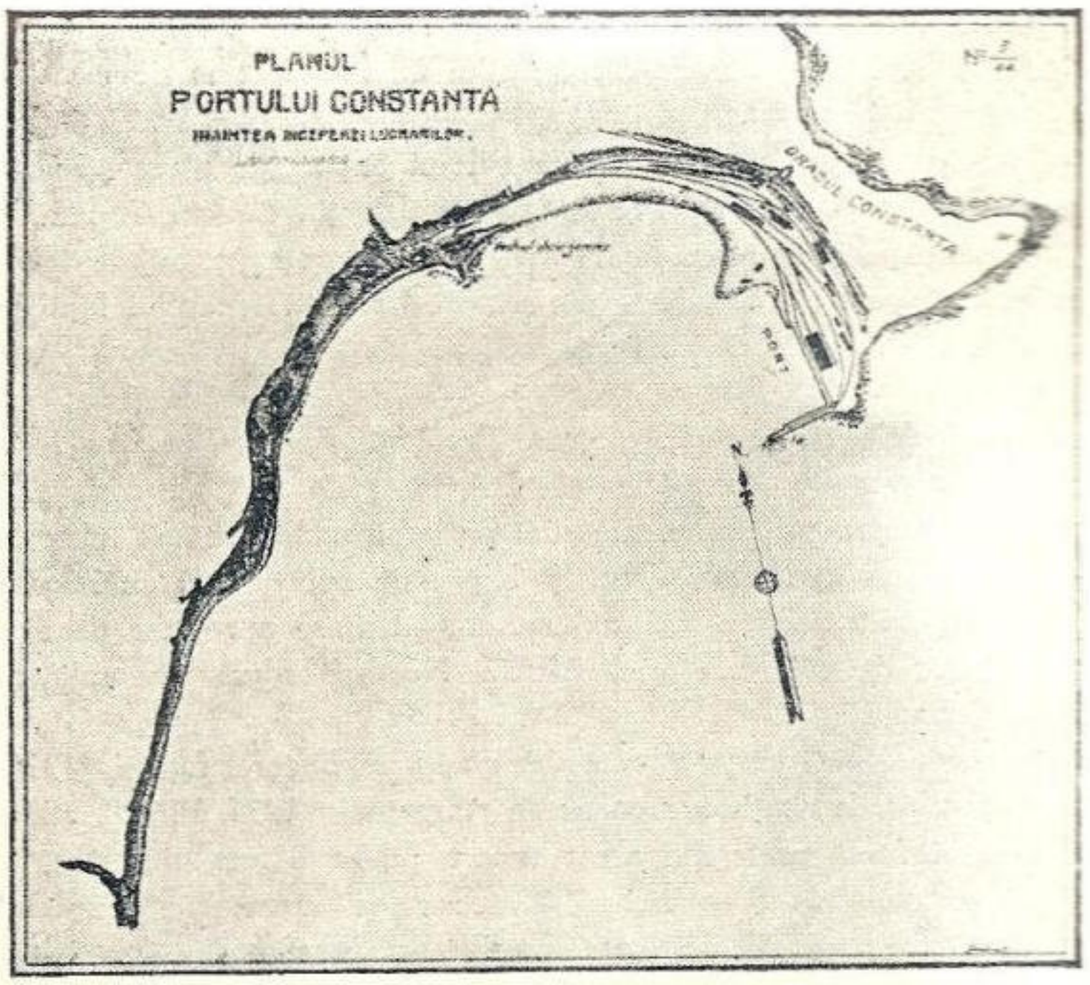
TABEL No. 5

PAVILION	1936	1935	1934
Român	11839	12054	7486
Englez	837	842	—
German	435	—	—
Italian	62	255	716
Polonez	4820	4815	4484
Palestinian	652	—	—
Alte pavilioane	2	566	—
Total .	18647	18530	12676
Cu pav. român, la % din total .	63,5%	65%	51,2%

Sub pavilion român au intrat în ţară în 1936, 63% din numărul total; în 1935, 65% (din totalul din 1935); în 1934, numai 60%.



M. S. Regele Carol I îmbarcându-se spre a inaugura noile lucrări



Portul Constanţa înaintea începerii lucrărilor de modernizare

In al doilea rând a venit pavilionul polonez, urmat apoi de cel englez.

Diferenţa mare, apare la călătorii debarcaţi de pe navele sub pavilion italian în 1936; o diferenţă în minus de 193 faţă de 1935 şi 654 faţă de 1934.

EXPORTUL, NAVELE EŞITE ŞI CĂLĂTORII IMBARCAŢI

Exportul făcut în 1936 prin portul Constanţa, este cel arătat în tabelul No. 6, din care se vede că raportat la traficul general total a fost într'o uşoară scădere faţă de raportul anilor trecuţi: comparativ cu exportul anilor 1934 şi 1935, el s'a soldat însă cu un spor de 319930 tone, respectiv 361049 tone.

TABEL No. 6

	1936	1935	1934
Mărfuri încărcate în nave pentru export	6200395	5839346	5880465
Creşterea (+) sau descreşterea (−) exportului anilor anteriori, faţă de 1936	—	- 361049	-319930
Reprezintă la sută din traficul general total . . .	97,8%	98,11%	98%

TABEL No. 7

	1936		1935		1934	
	Cantitatea	Repr. la % din total	Cantitatea	Repr. la % din total	Cantitatea	Repr. la % din total
Cereale şi derivate	543195	8,7%	212549	3.7%	347982	6%
Produse petrolifere	5519402	89%	5492648	94%	5447497	92,5
Produse lemnoase	87266	1,5%	81535	1,3%	66167	1,2%
Diverse	50532	0,8%	52614	1%	18819	0,3
Total .	6200395	100%	5839346	100%	5880465	100%

Din tabelul No. 7 care arată care au fost principalele produse de export cari au format cifrele totale ale tabelului No. 5, se observă că în general, aproape toate cifrele de export ale principalelor produse naţionale, au variat în plus, faţă de cele ale celor 2 ani anteriori.

Exportul în care s'a produs cea mai mare variaţie în plus, a fost acela al cerealelor, cari cu toate pagubele produse de aderarea la sancţiuni, a hotărît sporul exportului total al anului 1936.

Sporul exportului de cereale prin Constanţa, de 195213 tone faţă de 1934 şi de 330646 faţă de 1935, se datoreşte recoltei excepţionale pe care a dat-o 1936 şi faptului că ea a corespuns unei proaste recolte în America de Sud, Canada, etc.

Poate că tot aci ar fi nimerit locul să arătăm că mijloacele de înmagazinare şi însilozare ale portului Constanţa s'au dovedit insuficiente.

Principalele ţări destinatare ale acestui export de cereale româneşti au fost: Germania, Franţa, Belgia, Elveţia, Grecia, Anglia.

Greul exportului însă, l'a ridicat tot produsele petrolifere, care reprezintă pentru 1936, 89% din exportul total al portului faţă de 92% cât a înregistrat aceleaşi produse din exporturile totale ale anilor 1934 şi 1935.

Principalele ţări cumpărătoare ale acestor produse, au fost: Germania, Anglia, Italia, Spania, Belgia, Grecia, Egipt.

Calităţile produselor noastre sunt probabil atât de bune, încât în acest an s'au înregistrat cantităţi exportate pentru ţări cu bogate resurse proprii sau cari se găseau la mai mare apropiere de alte ţări, decât de noi, cum ar fi Mexic, Noua Zelandă, Australia şi chiar Japonia.

Exportul lemnăriei a marcat deasemeni o creştere, faţă de 1935, deşi nu atât de simţitoare ca aceea marcată în 1935 faţă de 1934.

Dacă o bună parte din acest export, nu ar fi fost îndreptată o bună perioadă de timp din 1936, pe calea uscatului în special pentru transporturile destinate Angliei, şi aceasta din cauza tarifelor c. f. r. neconvenabile, am fi putut obţine o cifră şi mai mare.

Principalele cumpărătoare în 1936 au fost: Palestina, Grecia, Turcia, Egiptul, Anglia.

TABEL No. 8

	1936			1935			1934		
	No. nave	Capacitate în tone net	Mărfuri încărcate pt. export în tone gr.	No. nave	Capacitate în tone gr.	Mărfuri încărcate pt. export în tone gr.	No. nave	Capacitate în tone net	Mărfuri încărcate pt. export în tone gr.
Român . .	249	502874	393804	244	500412	410297	249	539392	407511
American (St. U.)	26	107452	32680	28	127393	67309	24	104183	23107
Belgian . .	7	24299	43356	—	—	—	—	—	—
Bulgar . .	34	76606	7856	17	34552	1651	5	7776	306
Danez . .	10	37346	59808	7	30926	38221	6	22576	31705
Egiptean . .	13	29707	2400	15	31825	3926	24	42313	6437
Englez . .	347	873657	1240139	355	851005	1132527	353	861961	122788
Francez . .	80	251056	513157	17	59584	88848	33	77460	139922
German .	87	284541	243255	71	215425	208229	103	313145	351037
Grec . . .	266	434694	545592	257	255923	222142	141	188801	172760
Italian . .	343	985111	876508	456	1335757	1580948	483	1345130	1165708
Jugoslav .	1	1231	—	—	—	—	5	18304	20185
Norvegian .	212	921095	1520499	157	677134	1231635	207	916364	1613699
Olandez . .	114	350017	479852	115	370678	549484	88	269656	364465
Polonez . .	32	162444	10022	42	154850	14189	30	116720	5539
Palestinian	33	46034	14560	—	—	—	—	—	—
Spaniol . .	4	12361	17568	19	75243	139565	5	19624	31452
Suedez . .	23	70070	116472	20	48791	60222	24	78061	95787
Turc . . .	38	57083	45195	46	66464	62314	60	79537	101345
Ungar . .	7	3453	535	4	5810	1109	1	4003	969
U. R. S. S.	5	11411	9218	—	—	—	—	—	—
Alte pav. .	6	14188	27919	—	37977	86730	21	78850	129575
Total .	1937	5250730	6200395	1881	4877749	5839346	1862	5083915	5890391
Pav. rom, reprezintă la % din total . .	12.8%	9,6%	6,3%	13%	10,2%	7%	13.3%	10,6%	7%

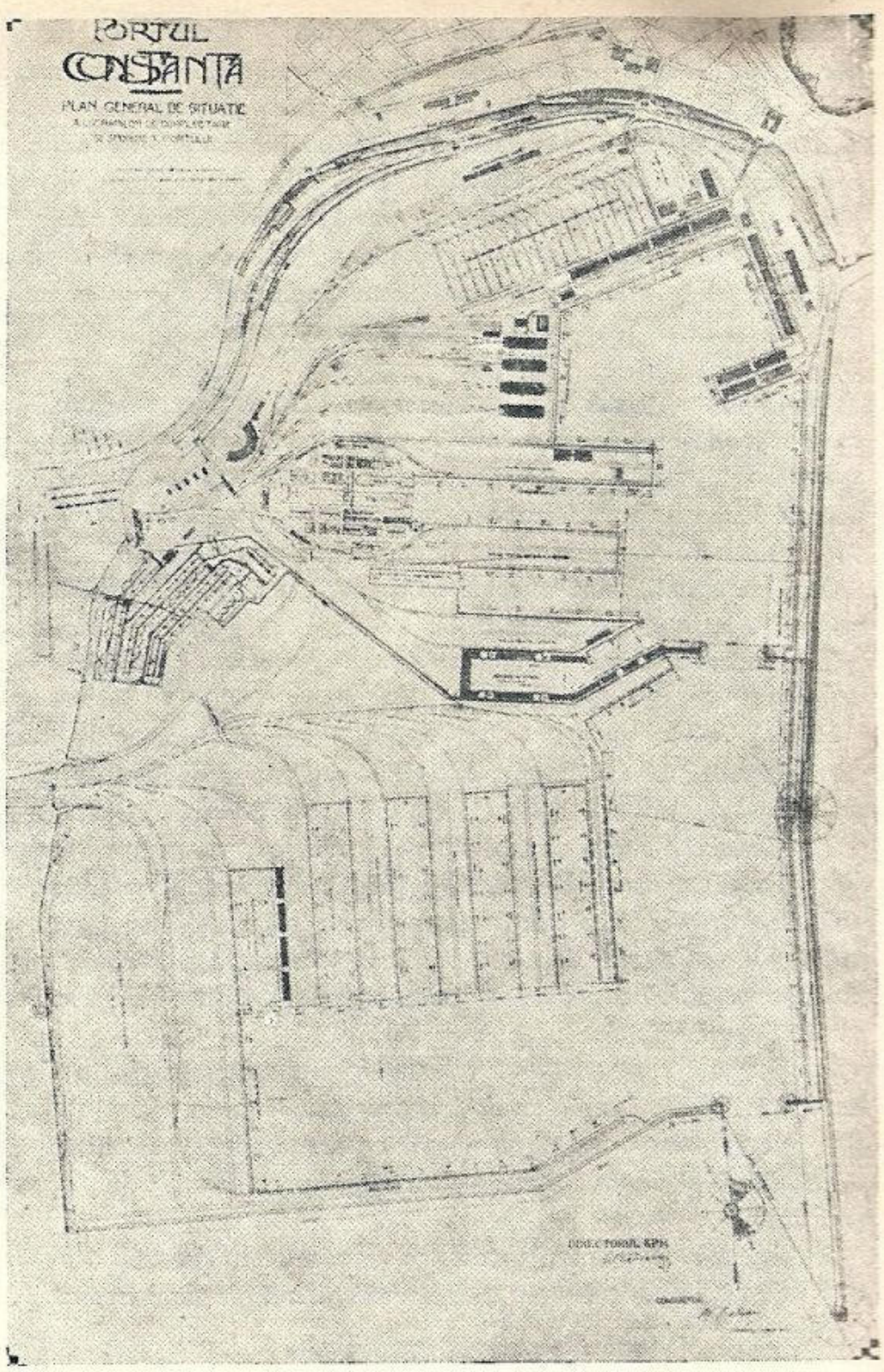
Tabloul No. 8 ne arată pe pavilioane numărul de nave şi tonajul lor netto eşit din Constanţa în 1936, în comparaţie cu 1935 şi 1934.

Se constată din el, că în număr, pavilionul englez este în frunte, luând locul celui italian care depăşia cu mult în 1934 şi 1935 şi care a trecut acum în locul doi. Acesta a rămas în locul prim numai în ceeace priveşte tonajul.

Pavilionul român, atât ca număr cât şi ca tonaj a rămas tot la locul 4 ca şi în 1935, deşi a marcat o foarte uşoară creştere faţă de acel an.

Tot acest tabel, ne dă posibilitatea de a constata care sunt pavilioanele cari ne-au cărat cele mai multe bogăţii, cari sunt ţările sau societăţile de navigaţie cari au câştigat în devize forte importante sume de bani sub formă de navlu.

Primul loc, care în 1925 îl deţinea pavilionul Italian, a trecut în 1936 asupra celui norvegian care l'a mai deţinut şi în 1934. Acest pavilion a transportat 24.5% din exportul total al nostru pe 1936, adică mai mult ca în 1935 (21%) şi mai puţin ca în 1934



Actualul şi viitorul port Constanţa

(27,2%). Marfa transportată de acest pavilion a fost însă exclusiv formată din produse petrolifere.

Locul doi, îl ocupă pavilionul englez, care a transportat în majoritate cereale.

Sub pavilionul naţional s'au transportat în 1936 numai 6. 3% din produsele exportate adică mai puţin decât în 1935 (7%) şi 1934 (6.9%), ocupând abia locul 8 (în 1935 locul 5 iar în 1934 locul 3).

Produsele exportate de pavilionul nostru au fost în majoritate cereale şi lemnărie.

In ceeace priveşte călătorii ce au plecat în 1936 prin Constanţa, se constată din tabelul No. 9, o apreciabilă scădere, adică au

TABEL No. 9

PAVILION	1936	1935	1934
Român	16776	13631	12878
Bulgar	—	123	—
Englez	1038	1381	—
Francez	—	561	—
Italian	8	117	1016
Polonez	14216	24224	15095
Turc	14401	24750	11454
Palestinian	641	—	—
Alte pavil.	—	291	—
Total .	42521	65078	40443
La % din total, cu pav român	39,4%	20,9%	31,8%

plecat cu 34% mai puţin ca în 1935. Numărul mare al pasagerilor plecaţi în 1935 l'a format evreii polonezi cari emigrau din Polonia spre Palestina şi turcii cari cuprinşi de un dor nestăpânit de ţară, părăseau România.

Entuziasmul evreilor, a scăzut în 1936 din cauza turburărilor provocate de arabi în Palestina; deasemeni se pare că şi turcii nu au găsit munţii de pilaf şi râurile de lapte visate în Turcia, aşa că le-a scăzut entusiazmul multora ce voiau să plece.

Pavilionul român ia în 1936 locul prim în ceeace priveşte numărul călătorilor transportaţi de unde în 1935 ocupa locul 3 iar în 1934 locul 2; aceasta înseamnă că 39.4% din totalul de pasageri ai anului 1936 au plecat cu navele româneşti (20.9% în 1935 şi 31.8% în 1934).

Altă constatare ce facem din acest tabel, în legătură cu transportul călătorilor plecaţi din Constanţa, sunt dispariţia complectă a pavilionului francez, scăderea numărului pasagerilor îmbarcaţi pe navele italiene, precum şi apariţia pavilionului palestinian.

PORTUL BRĂILA

TRAFICUL GENERAL TOTAL

Traficul general total al mărfurilor intrate şi eşite în portul Brăila, s'a ridicat în 1936 la cifra de 2.871.529 tone.

După cum se vede din tabelul No. X, mişcarea generală a portului în 1936 a înregistrat o dublare faţă de cea a anului 1935 şi o triplare faţă de cea a anului 1934.

TABEL No. 9

1936	1935	1934
2,871.529	1.419.997	1.991.361

Cifra realizată pe 1936, ar îndreptăţi în mod aparent pe oricine, să creadă că vremurile de prosperitate au revenit în acest port dunărean.

Realitatea însă, e cu totul alta. In adevăr, portul a înregistrat în anul 1936 o activitate mai intensă decât în ultimii ani. Dar această activitate nu s'a desfăşurat decât numai într'o scurtă perioadă de timp, din Septembrie până în Noembrie, adică circa 2 luni, şi în mod anormal, pentrucă dacă nu ar fi fost recolta minunată a anului acesta, toate cifrele s'ar fi menţinut, dacă nu ar fi fost chiar inferioare celor din ultimi ani .

A. INTRĂRI

Cifra arătată în tabelul No. X, reprezintă mărfurile intrate şi ieşite din port în 1936. In tabelul No. 10 însă se arată numai mărfurile intrate, cu operaţiunile făcute asupra lor.

TABEL No. 10

	1936	1935	1934
Totalul mărfurilor intrate în portul Brăila	1366665	713233	1044594
Reprezintă la % din traficul g-ral total al porturilor	47.5%	51%	53%
	care a fost format din :		
Pentru import	70495	77232	92607
Cabotaj	205580	182772	222469
Transbord	489612	273978	201631
Tranzit	600978	179251	527887

Din rândul prim al acestui tabel, se constată că deşi în 1936 cantitatea mărfurilor intrate a crescut cu 100% faţă de cea intrată în 1935 şi cu circa 60% faţă de cea intrată în 1934, totuşi, ea reprezintă un procent de numai 45.5% din totalul general al traficului portului pe 1936 faţă de 51% din 1935 şi 52.5% din 1934.

Vom examina pe rând cantităţile arătate în rândurile 2, 3, 4, 5 ale tabelului No. 10.

1. IMPORTUL

In tabelul No. 11 se arată desvoltarea importului şi mărfurile din care a fost format.

TABEL No. 11

	1936	1935	1934
Import	70495	77232	92607
Reprezintă la % din traficul total general al portului	2,5%	5,2%	4,6%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor intrate .	6%	11%	9%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . .	15146	14449	18791
Produse petrolifere . . .	—	—	—
„ lemnoase . . .	—	—	23
Minereuri, metale brute, ciment	43	63	762
Alimente, băuturi, coloniale	155	111	487
Ferărie, maşini	47098	54378	62160
Manufactură	9	180	144
Cărbuni	7926	5927	9545
Diverse	118	2124	695

Tot din el se constată că acest import este mai mic decât cel din 1935 şi mai ales faţă de cel din 1934.

Deasemeni, că din an în an el a scăzut faţă de traficul general al portului şi faţă de mărfurile intrate.

Brăila nu a contat atât de mult în trecut ca centru de import, ci mai mult de export al cerealelor totuşi se importau suficiente cantităţi de diferite mărfuri.

An de an însă, se vede că acest import se reduce necontenit. Minereuri, metale brute, ferărie şi maşini, din ce în ce mai puţine.

Importul de manufactură şi chiar coloniale, aproape inexistent.

Principalele cauze ale scăderii importului prin acest port, sunt restricţiunile vamale, regimul de plăţi, precum şi scumpetea muncii locale.

Ţările de unde ne-au venit aceste mărfuri de import sunt următoarele (înşirate în ordinea cantităţilor trimise) : Belgia (metale brute şi lucrate, cărbuni, manufactură), Egipt (orez brut), Ungaria (metale şi maşini), Germania (cărbuni), U. R. S. S. (metale brute), Austria, Grecia, Anglia.

2. CABOTAJUL

Variaţia acestuia este arătată prin tabelul No. 12. Deşi faţă de 1935 a crescut, a continuat totuşi ca începând din 1934, faţă de

In port

traficul general al portului şi faţă de cel al mărfurilor intrate, să totalizeze o cifră din ce în ce mai mică.

TABEL No. 12

	1936	1935	1934
Cabotaj	205580	182772	222469
Reprezintă la % din traficul general total al portului	7.2%	13%	11,2%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor intrate .	15,5%	25,6%	21,3%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . .	4438	21752	30870
Produse petrolifere . . .	—	—	—
Produse lemnoase . . .	65818	62522	65846
Minereuri, metale . . .	133863	96675	122217
Alimente, băuturi	566	1195	1246
Ferărie, maşini	154	61	207
Manufactură	28	3	55
Cărbuni	291	172	89
Diverse	422	391	564

3. TRANSBORDUL

Cantităţile mărfurilor intrate prin transbordare sunt arătate în tabelul No. 13.

TABEL No. 13

	1936	1935	1934
Transbord	489612	273978	201631
Reprezintă la % din traficul general total al portului	17%	19,3%	10,6%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor intrate .	35,5%	38,4%	19,3%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . .	457680	254779	—
Produse petrolifere . . .	—	38	—
Produse lemnoase . . .	1368	—	—
Minereuri, metale brute .	—	—	—
Alimente, băuturi	15796	11459	—
Ferărie, maşini	50	—	—
Manufactură	—	—	—
Cărbuni	9580	1137	—
Diverse	5138	6565	—

Din acest tabel se vede că mărfurile intrate prin trasbordare sunt în cantităţi cu mult mai mari decât cele din anii anteriori, deşi procentul faţă de traficul general al portului şi faţă de totalul mărfurilor intrate în port este sub cel al anului 1935 (şi mai mare faţă de 1934).

Mărfurile cari au ridicat cifra transbordului, au fost — aşa cum se vede din tabel — cerealele.

TABEL No 14

	1936	1935	1934
Tranzitul	600978	179251	527887
Reprezintă la % din traficul general total . .	21%	12,6%	26,5%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor intrate .	43%	25%	50,4%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . .	579885	99261	
Produse petrolifere . . .	—	—	
Produse lemnoase . . .	292	30	
Minereuri, metale . . .	—	20258	
Alimente, băuturi	3054	2887	
Ferărie, maşini	6149	24812	
Manufactură	165	—	
Cărbuni	365	12014	
Diverse	11068	19990	

4. TRANZITUL

Din tabelul No. 14 observăm că mărfurile intrate în 1936 pentru tranzit au sporit considerabil faţă de cele ale anului 1935; deasemenea, faţă de totalul mărfurilor intrate în port, tranzitul a crescut dela 25% (1935) la 44% scăzând faţă de 1934.

Mărfurile tranzitate au fost aproape în întregime cerealele venite din susul Dunărei, din următoarele ţări (orânduite după cantităţi): Jugoslavia pentru: Grecia, Italia, Anglia, Norvegia, Belgia, Olanda, Danemarca; Ungaria pentru: Italia, Grecia, Anglia, Franţa, Belgia; Bulgaria pentru: Anglia, Italia, Belgia, Franţa.

5. NAVE INTRATE

Tabelul No. 15, arată navele fluviale şi maritime intrate în Brăila în cursul anului 1936, cu capacitatea în tone şi cu cantităţile respective de mărfuri.

TAPEL No. 15

Pavilion	Cu nave maritime			Cu nave fluviale		
	Nave	Capacitate tone registru	Marfă tone greulate	Nave	Capacitate tone metrice	Marfă tone greulate
Român . .	51	150782	13101	3920	2312476	681056
Străin . . .	425	987981	84798	1891	1220631	587688
Total . . .	476	1142112	97921	5811	3573107	1268744
	din care	la uscat	64014	din care	la uscat	212061
		trasbord	9979		transbord	479623
		tranzit	23928		tranzit	577050

Faţă de 1935, în număr e o diferenţă în plus de 242 nave maritime (din care 18 româneşti) iar la cantitatea de mărfuri intrate, o diferenţă în minus de 29042 tone; deasemeni o diferenţă în plus de 1511, în nave fluviale (din care 706 sub pavilion român) iar în cantitate de mărfuri un plus de 682474 tone (din care 159865 tone pentru navele româneşti).

In ceeace priveşte cabotajul, tabelul No. 15 bis ne arată că el s'a făcut aproape în întregime sub pavilion românesc.

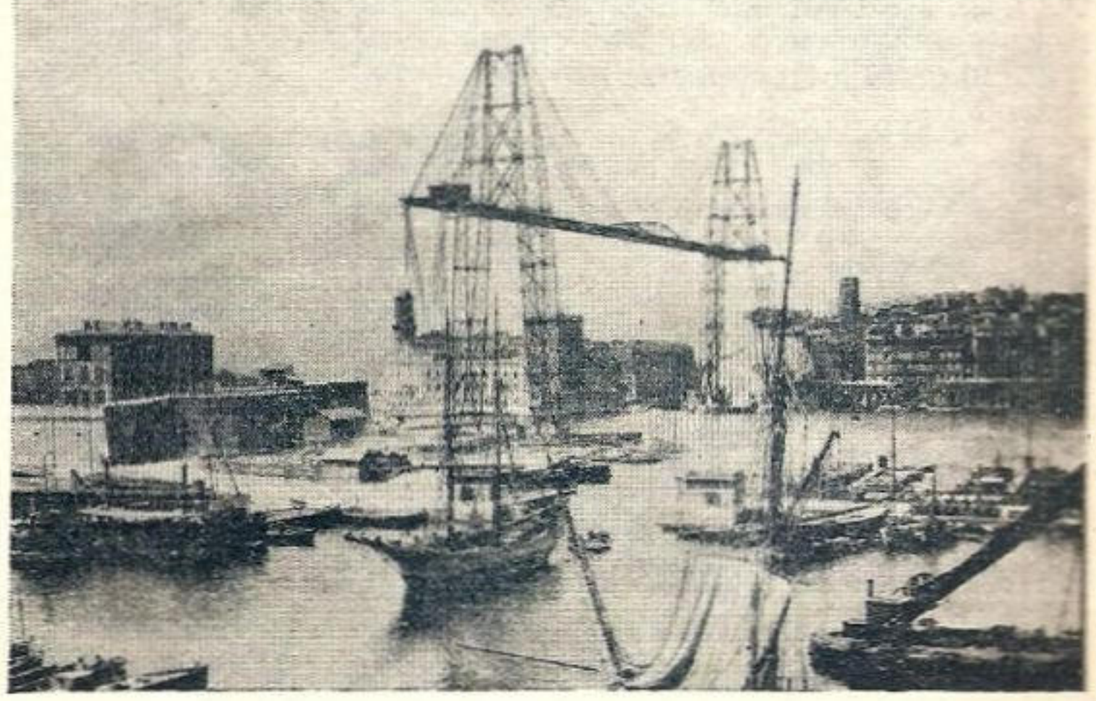
TABEL No. 13 bis

Pavilion	Cereale	Diverse	Total
Român	4438	190342	194780
Străin	—	10800	10800

6. CĂLĂTORI SOSIŢI

In ceace priveşte călătorii au intrat în cursul anului 1936 în Brăila 66672 călători ,toţi pe nave fluviale şi sub pavilion român (faţă de 68187 în 1935 şi 58527 la 1934, deasemeni toţi sub pavilion român).

(Continuare în numărul viitor)



Intrarea portului Marsilia

Yachting

de

Amiral S. EUSTATZIU

Cuvântul decanului amiralilor noştri al cărui nume e des pomenit în coloanele acestui număr.

Marinarii bătrâni au format generaţiile de marinari, cari astăzi servesc în marina de război şi de comerţ a ţării.

Tot ei şi-au luat sarcina să îndrumeze tinerimea spre navigaţia de plăcere.

Zi cu zi pătrunde ideea că unul din sporturile ce înalţă pe om şi'l apropie de divinitate este viaţa în plin aer, viaţa pe apele pământului.

Din cele mai vechi timpuri, navigaţia în apele noastre — ale Mării Negre — este cunoscută, zeci de ani înainte de războiul Troiei.

Noi românii abia din 1834 începem să arătăm ici colo, pavilionul ţărilor Moldovei şi Munteniei, în această mare închisă.

Din 1874, pavilionul român de război fâlfâe cu fală şi din 1895 şi cel de comerţ. Asta ne arată, că abia după trei sute de ani românii reiau stăpânirea apelor pe cari au navigat odată, — iar astă-zi ne este dat să vedem şi pavilionul marinarilor amatori, Yachtingului Român.

Ideia trebue încurajată şi răspândită cât mai mult, ca să pătrundă cât mai adânc în toate clasele societăţii.

Meritul de aci înainte este al primilor făptuitori în noua artă marinărească, al propăvăduirilor prin reviste şi orice alte publicaţiuni ademenitoare.

Amiralul Eustaţiu Sebastian

Amatorii de călătorii pe apele întinse ale ţării şi în afară de ele, să citească cu încordată atenţiune pe *Alain Gerbault,* acest singuratic navigator, care cu o bărcuţă numai cu pânze, de 9 metri lungime la nivelul apei şi 2,60 m. cea mai mare lărgime, străbate Atlanticul de Nord şi apoi face chiar înconjurul lumei, numai pe apă.

Citind călătoriile acestui îndrăzneţ navigator, nu se poate să nu intre în sufletul orişicui, acest spirit sportiv al vremii.

Nouii marinari amatori, să-şi întipărească în minte şi în suflet, că toate chestiunile mari nu pot fi frământate decât în largul mării, departe de patimele omeneşti.

Intre cer şi apă, în liniştea profundă şi pătrunzătoare, când marea e lină şi luminoasă, ca şi în clocotul furtunilor, când ea este înfuriată şi întunecoasă, omul se găseşte mai în apropiere de Dumnezeire.

Marinarul prin viaţa sa în imensitatea apelor, devine oţelit, blând şi iubitor, drept şi cumpănit şi cu experienţa ce-l apropie de înţelepciune.

In mijlocul elementelor naturii, dispare rangul, dispare trufia cu toate celelalte pasiuni omeneşti.

Marinarul obişnut a vedea departe în zare şi dincolo de zare, vede şi trăeşte adevărata viaţă; numai el ştie ce e mirajul, aşa că viaţa pământească nu-l înşeală.

Marinarul citeşte în adâncimea apelor şi în înălţimea văzduhului, şi-şi găseşte drumul în citirea stelelor.

Pe marinar nimic nu'l opreşte din drumul său, nici furia năpraznică a vânturilor, nici valurile uriaşe ale mărilor îngheţate.

Toate pământurile azi locuite, au fost găsite de marinari. In lungul şi latul pământului, în întinsele suprafeţe a apelor, nimic n'a rămas necunoscut şi neiscodit de marinari.

Credinţa noastră a vechilor marinari este, ca îndrumarea tineretului să se facă spre ucenicia marinărească.

Numai marinarul poate fi un om complet.

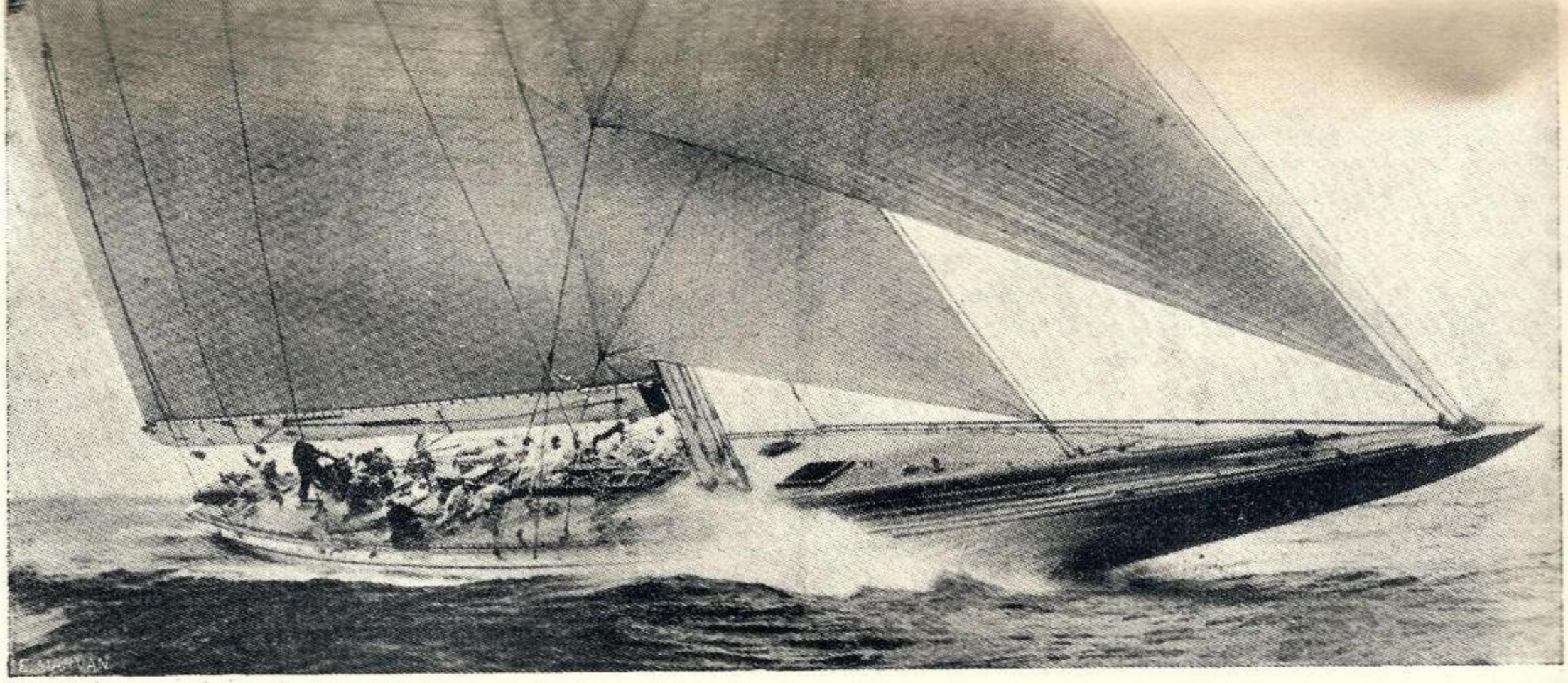
Părinţii, profesorii şi tineretul, de la prima clasă de liceu şi până la terminarea studiilor, în unire cu marina de război, să chibzuiască cum s'ar putea, ca în lunile de vacanţă de vară, tot tineretul să-şi facă noviciatul marinăresc.

Vieţa de matelot de punte cu toate detaliurile ei şi cu navigaţia limitată la început în porturi, radă şi împrejurimi, cu manevrarea bărcilor cu pânze, ar fi prima lor şcoală de marinari.

Se va ajunge poate la cumpărarea unei corăbii mari cu pânze şi multe ambarcaţiuni idealul atins.

Este o idee aruncată, care acum, mai târziu sau foarte târziu, poate să prindă Timpul aci nu joacă nici un rol. Este infinit.

Iunie 1934.



Sporturile nautice

mijloc pentru formarea mentalităţii marinăreşti

de

Comandor Adjutant PREDA FUNDĂŢEANU

Preşedintele F. R. S. N.

Dacă ar fi urmat sfaturile înţeleptului Pitagora care spunea : lăsaţi pământul oamenilor, apa peştilor şi aerul paserilor, desigur că omenirea n'ar fi cunoscut nici pe omul zburător şi nici pe homo maris.

Speriat de misterioasele forţe ale Naturii, omul nu s'a resemnat, a sfidat secretul, a născocit balonul care l-a înălţat pe culmile stratosferei, a tăiat butucul din pădure, şi agăţat de el, s'a avânturat pe negura valurilor, fără hartă şi vâslă şi aşa şi-a croit din calea Mării, vehicul de civilizaţie.

Nu ştim în ce parte a lumii a apărut prima barcă. Preistoria şi datele grafice sunt încă nebuloase pentru cunoaşterea problemei. Deşi mai toate miturile povestesc despre fantasticele călătorii pe Mare, iar Biblia de Arca lui Noe, nu se ştie încă precis începuturile artei navale. Perfecţiunea pirogelor monoxile de pe dolmenurile dela Morbihan cari aparţineau vechilor scandinavi, ne dă o palidă aproximaţie despre existenţa navigaţiunii la finele epocii paleolitice. Biblia şi scriitorii greci povestesc despre Fenicieni ca unii mai abili şi cei mai vechi marinari. Ierofantul Sanchoniaton afirmă că numai o întâmplare a pus omul pe drumul Mării. Osoüs, personificare a lui Vulcan, s'a agăţat de copacul doborît din pădurea incendiată şi s'a aruncat în apa valurilor vijelioase.

Curajul şi intuiţia primului om care fugind de furia focului şi apucând calea apei şi-a uscat haina muiată în stropi de valuri de vâsla ce i-a servit de catarg, a deslegat taina navigaţiunei înaintea carului de luptă sau de transport.

Cine ştie dacă această întâmplare n'a fost sorocită de Natură, geloasă de smulgerea tainelor sale, şi dacă arta navigaţiei prin forţa vânturilor în locul utilizării mişcării valurilor sau alte energii ale acestora combinat cu vântul, n'ar fi accelerat ritmul schimburilor mai intens în profitul civilizaţiei şi pentru toate neamurile pământului.

Dacă nu întâmplarea, ci trebuinţele existente omeneşti, a fost înţelepciunea care a împins omul nomad, pescar sau vânător, păstor sau agricultor să caute hrana în Mare, atunci e sigur că marile civilizaţii antice şi moderne n'au devenit statornice decât atunci când arta navigaţiei a favorizat comerţul şi interpenetraţia industriei colective.

Dacă este adevărat sau nu că printre primele născociri ale omului, barca lui Noe a salvat omenirea de înnec, este însă sigur că apariţia primei bărci a comandat evoluţia civilizaţiei antice după cum galerele pe cea a Evului Mediu şi bastimentele cu aburi pe cea a zilelor noastre.

Dar niciodată mijloacele singure nu comandă destinul societăţii omeneşti. In toate şi peste tot trebuie o credinţă, un mit, un suflu.

Fără o mentalitate marinărească generatoare de organizare si perfecţionare a mijloacelor de navigaţie, a transportului şi asigurării caricului şi marinarilor, a înfiinţării comtuarelor şi pieţelor de desfacere, materialul nautic n'ar fi avut nici o valoare.

Omul de pe ţărmul mării şi fluviilor ar fi rămas ca sălbaticii din insulele Oceanice, cari navigă exclusiv în căutarea hranei şi a prăzii, fără să-şi fi perfecţionat îmbarcaţiunile.

In primul rând mentalitatea marinărească este consecinţa determinismului geografic. Naţiune maritimă este naţiunea care trăeşte din Mare şi prin exploatarea ei. Fără împrejurări şi aşezare geografică specială, nici un popor nu s'a născut dintr'odată marinar. Insăşi popoarele maritime au fost la origine popoare continentale. Cât timp uscatul a dat siguranţa existenţei prin vânat, pescuit, agricultură şi cât timp faza economiei individuale l-a legat de continent, omul nu s'a aventurat fără rost pe mediul neprielnic şi năprasnic.

Când faza economiei colective s'a impus ca necesitate de viaţă, marea a devenit prin eftinătatea sa şi prin mediul său excepţional de favorabil desvoltării schimburilor, geneza universalităţii comerţului şi al competiţiunilor politice-economice mondiale.

Poporul românesc n'a beneficiat decât de puţină vreme de secretele bogăţiei economice ale Mării ca şi de prestigiul public pe care acesta l-a asigurat tuturor neamurilor cari i-a înţeles chemarea.

Popor de păstori şi apoi de răzeşi agricultori, n'a fost în trecutul său legat de Mare.

Existenţa neamului nostru a fost satisfăcută din belşug de pământul roditor şi de imensele turme de oi. Din-

tre determinanții geografici. Muntele plin de văi bogate în păşuni, i-a servit de reazim timpurilor bune ca şi celor rele mai ales.

Când statornicirea românească a venit în contact cu țărmul mării, țărm necultivabil, deschis furiei tuturor barbarilor, inospitalier prin vitregia coastei, căutat de cei ce n'aveau loc de pripas în părțile lor, n'a putut găsi îndemnul unei vieți marinărești. Când sporadic această aşezare a putut înflori pe marginea Dunării sau prin colțuri de Mare, sub imboldul comerțului înfloritor dintre Nordul şi Sudul Europii Centrale şi ca o necesitate a desvoltării fazei economiei colective, împrejurările politice au rupt legătura noastră cu Marea, tocmai când Voevozii noştri înțeleg rostul schimburilor noastre cu străinătatea şi când fenomenul migrațiunii păstorilor dela Munte căuta tot mai mult părțile principatelor moldo-valahe dinspre Mare.

Cât ne-a costat această lipsă a noastră spre poarta liber deschisă a expansiunii economice comerciale a lumii ?

Cât au profitat de atunci şi până astăzi atâtea alte popoare care au trecut prin filtrul mentalității marinăreşti ca un îndreptar universal în progresul şi comerțul mondial.

Legat prea mult de glia strămoşească, poporul nostru a rămas cu mentalitatea agricultorului.

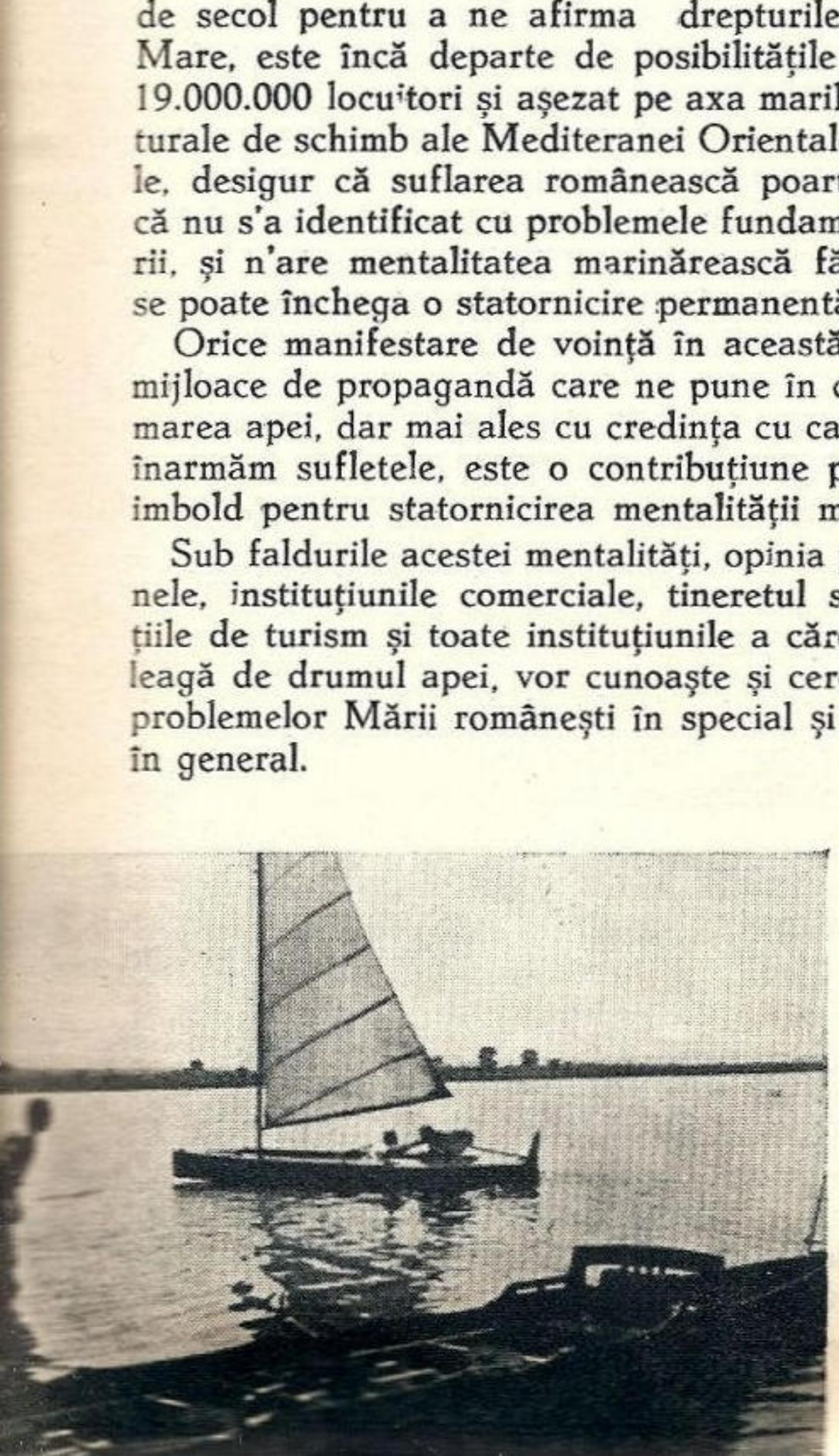
Nimeni n'a înțeles mai integral această lipsă de legătură organică între viața Mării şi viața neamului românesc ca Acela care veghează permanent la toate marile probleme care frământă în ceasul de față normala desvoltare şi progresiune a suflării românești.

Dacă între imperativele vremurilor stă şi problema Mării românești atunci a sosit de mult momentul să ne legăm trainic viața de rosturile drumului maritim, cea mai eftină cale pentru schimbul şi transportul mărfurilor noastre prin mijloace şi instrumente naționale, atribute precise şi sigure ale afirmării drepturilor şi prestigiului nostru în afara hotarelor.

Dacă timpul e sortit să ne lege de rosturile Mării, dacă tot ce a făcut Statul şi inițiativa particulară timp de 3/4 de secol pentru a ne afirma drepturile pe Dunăre şi Mare, este încă departe de posibilitățile unui neam de 19.000.000 locuitori şi aşezat pe axa marilor drumuri naturale de schimb ale Mediteranei Orientale şi Occidentale, desigur că suflarea românească poartă răspunderea că nu s'a identificat cu problemele fundamentale ale Mării, şi n'are mentalitatea marinărească fără de care nu se poate închega o statornicire permanentă şi durabilă.

Orice manifestare de voință în această direcție, orice mijloace de propagandă care ne pune în contact cu chemarea apei, dar mai ales cu credința cu care trebue să ne înarmăm sufletele, este o contribuțiune patriotică şi un imbold pentru statornicirea mentalității marinăreşti.

Sub faldurile acestei mentalități, opinia publică, guvernele, instituțiunile comerciale, tineretul sportiv, asociațiile de turism şi toate instituțiunile a căror activitate se leagă de drumul apei, vor cunoaşte şi cerceta totalitatea problemelor Mării românești în special şi a Mării libere în general.



Pe lacul Snagov

Canotajul aiurea e practicat şi de dudui.

Şi câte mai sunt de acestea. Numai cea a exploatării inteligente a cărăuşiei pe apă ca şi a aportului pe care România trebue, prin o politică de apă, să întărească statutul dela strâmtori, fără de care n'are siguranța liberei eşiri la Mare, şi ar fi deajuns să ne dea serios de gândit.

Pe apele noastre fluviale şi maritime, pavilionul tuturor neamurilor îşi găseşte îmbelşugate rosturi economice.

A venit timpul ca în casa noastră să ştim utiliza energia apelor noastre.

Să fim cei dintâiu cărăuşi sârguitori ai propriilor noastre produse.

Fără realizări practice nu putem adânci rostul Mării asupra funcțiunilor sociale, economice şi politice şi secretul pentru care 50 de secole de eră antică şi 20 secole de civilizație creştină popoarele lumii se străduesc să o cunoască şi stăpânească, Marea fiind suport de decadență sau de mărire, după cum e neglijată, bine sau rău folosită.

Intre mijloacele de acțiune menite să susțină propaganda pe care o face *Liga Navală,* trebuie să socotim toate asociațiunile patriotice sportive şi turistice a căror activitate se încheagă în cultul apei românești.

Rostul Federațiunii Sporturilor Nautice este de prim ordin.

Numai prin practicarea sporturilor nautice vom ajunge să cunoaştem apele noastre cari sunt mai bine cunoscute şi apreciate de vecinii noştri.

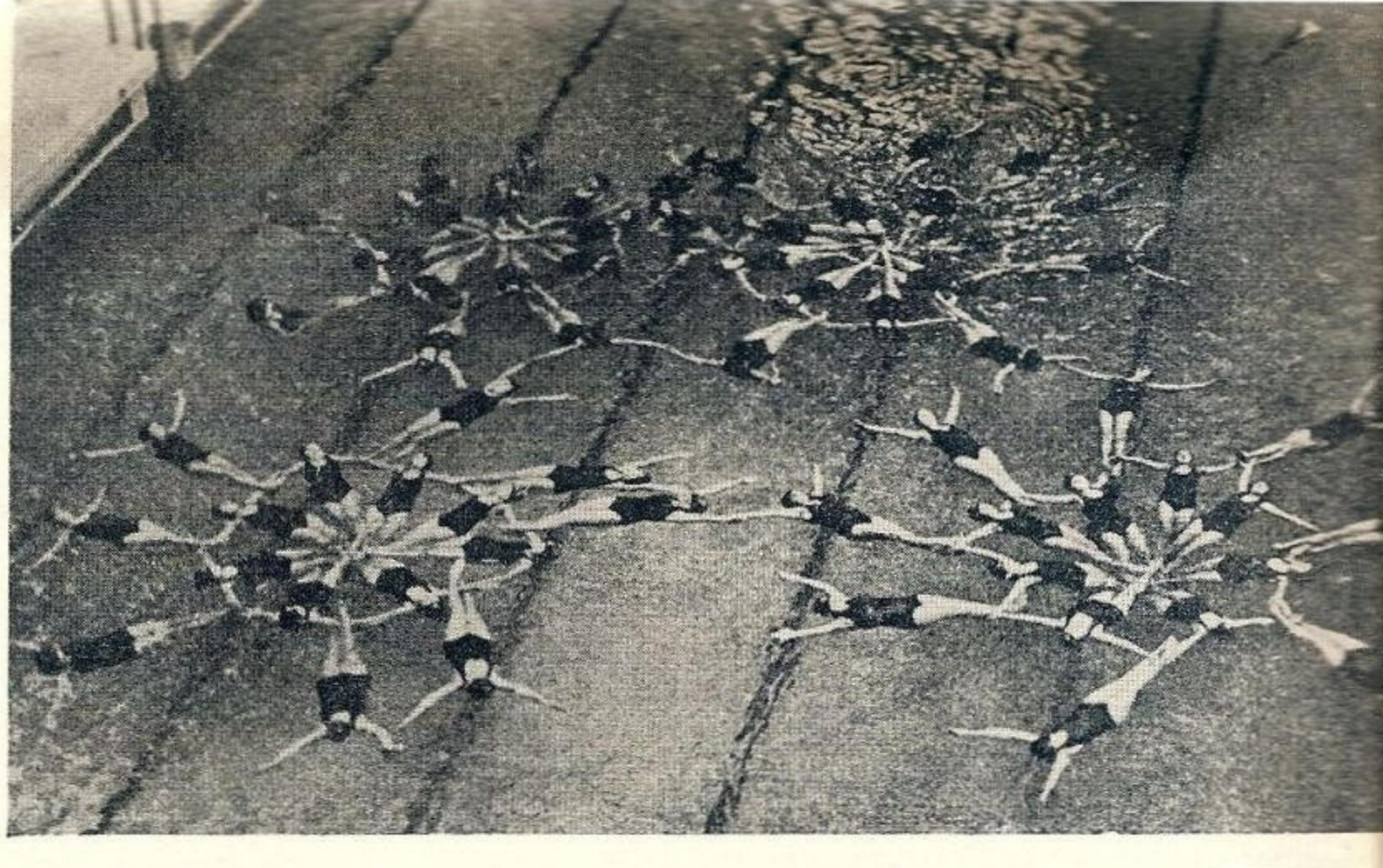
Este o totală lipsă de înțelegere a rosturilor vremurilor noastre ca să facem ceva numai din exemplul vecinilor. Oare trebuie să scoboare Prutul şi Siretul până la Mare, 100 de sportivi polonezi în cele 25—30 de bărci pentru ca să-i putem imita ?

Trebue să vedem ce fac alții ca să pricepem sănătatea pe care o dă întinderea apelor pe cari ni le-a dăruit natura din belşug ?

Sănătatea fizică şi morală a neamului nostru stă în mușchii şi în aptitudinele sportive, tot aşa de mult ca şi în energia care ştie să utilizeze voința şi în sentimentul şi credința care îi servă de îndreptar.

Canotajul, Yachtingul şi toată gama sporturilor nautice nu trebuie să fie un sport rezervat claselor avute.

Dacă este adevărat că acest sport nobil dă ocazie întregului corp omenesc să se destindă în aer curat, să desvolte simțul răspunderii, curajul, simțul de întreprindere, cu atât mai mult se impune când el poate fi un excelent mijloc de recunoaştere a tuturor râurilor României, al Dunării şi Mării Românești.



La un concurs de înnot în Germania.

Când raidurile nautice se vor înteți, când din Martie până în Noembrie apele noastre vor fi străbătute de echipele de amatori, de nenumărate stoluri de străjeri și de întreg tineretul țării, atunci putem fi siguri că sporturile de apă au pătruns în firea românului, că mentalitatea marinărească este închegată și că neamul nostru cercetează orizonturile și tainele pe care le ascunde Dunărea, leagănul istoriei noastre, Oltul, Iiul, Argeșul, Muresul, Crișul, Siretul. Prutul și Nistrul de care se leagă atât de adânc viața povestită în cântecele noastre bătrânești, balade și poezie populară.

Școală de rezistență și voință, practicarea sporturilor nautice dă complectă satisfacție. Deslipită de țărm, modesta barcă cu vele, yolă olimpică, fără a mai vorbi de yachtul luxos sau șalupa automobilă, dă amatorului de sport independența orizonturilor largi, liniștea binefăcătoare a luciului apelor, coloritul răsăritului și apusul de soare, aplicația științifică a artei de a naviga, studiul hărților, cunoștința meteorologiei, aplicațiile busolei, logica raționamentului pentru buna aplicare a forțelor vânturilor pe velă.

La școala velei românești se va forma românismul bunului simț, al curajului, educațiunei, voinței, răspunderii și simțul de întreprindere, așa după cum tineretul altor popoare mai vechi a cunoscut prin examenul și școala velei, zilele marilor realizări a marilor amirali, navigatori, descoperitori de continente, savanți, hidrografi, exploratori, etc.

Cine poate măsura binele pe care-l va aduce școala velei și ramei pentru sănătatea fizică, intelectuală și educativă a tineretului nostru ?

Astăzi nu există țară civilizată care să nu fi organizat desvoltarea sporturilor nautice. Țările maritime nu s'au mulțumit să organizeze sporturile nautice în metropole, ele au reglementat canotajul și natația în toate coloniile

Costum de bae pe vremuri, — nici apa, nici soarele nu atingea corpul.

lor ca un imperativ al timpurilor și pentru cultul apei de pe urma căror aceste țări își trăesc existența lor.

Uniunea Federațiilor nautice în Franța a organizat în 1935 peste 148 zile de regate în care s'au ilustrat echipele nautice ale Universităților, școlilor navale, școala sanitară colonială din Marsilia, școala națională de agricultură, școala centrală de arte și meserii, școala înaltelor studii comerciale, echipele militare ale regimentelor din întreaga țară, fără a mai vorbi de regatele internaționale dela Nantes, Neuille-sur-Saone, Lyon, Cannes, Paris, Havre, Henley, sau cele din Algeria, Maroc, Indochina.

Câte zile de sport și câte eforturi reprezintă aceste 148 de regate este cea mai strălucită evidență de ce se înțelege în Franța prin aportul sporturilor nautice în pregătirea națiunii pe toate dimensiunile și nevoia cunoașterei problemelor în legătură cu domeniul apelor.

Uniunea Federațiilor societăților de canotaj din Franța cuprinde 10 regiuni la cari sunt afiliate 202 cluburi nautice cu circa 35.000 sportivi și circa 3650 de bărci de curse, fără a mai vorbi de amatorii sportivi neafiliați și de organizațiile similare din Algeria, Maroc, Indochina.

Y. C. fondat în 1867, numără printre membrii de onoare și pe Suveranul României.

Y. C. Francez are circa 627 Yachturi înscrise cari au dreptul să poarte ghidonul respectiv.

Diferitele organizații de canotaj au : Belgia 20 cluburi afiliate, Italia 12 regiuni cu 235 cluburi nautice, Elveția 56, Olanda 48, Cehoslovacia 31, Ungaria 40, Portugalia 19, Yugoslavia 26, Egiptul 17, Argentina 27, Grecia 8, Austria 31, Suedia 24, fără a mai vorbi de Polonia cu 65 cluburi și 8500 membri, de Anglia și Germania cu cele 22.000 cluburi din care 8000 la Berlin și peste suta de mii membri amatori.

Să ne mai întrebăm care este explicația acestor organizări, dintre cari unele au o existență de mai de jumătate de secol ?

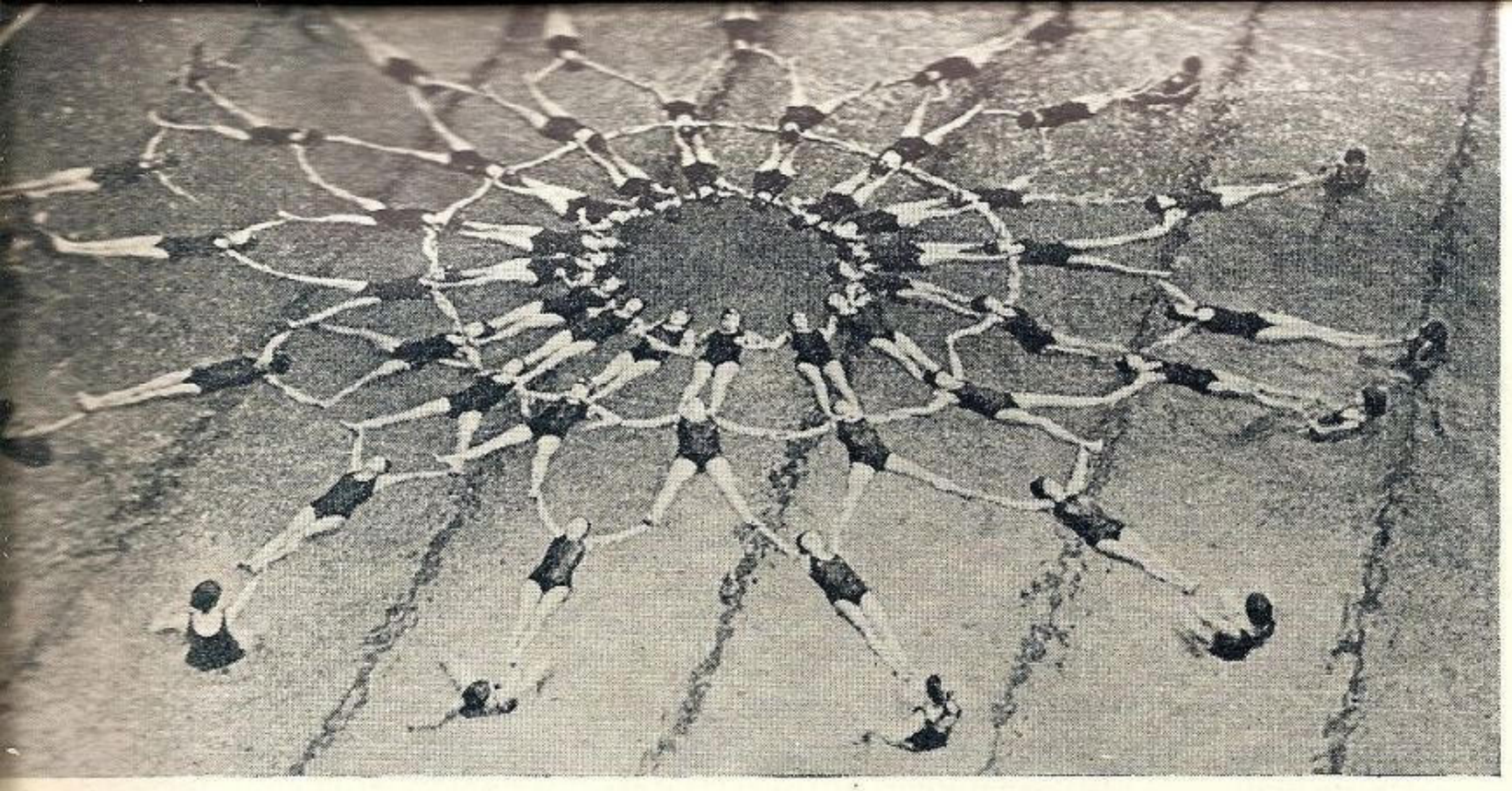
Iată de ce prin îndemnul de Sus a luat ființă Federația Sporturilor Nautice în România.

România a rămas mult în urmă cu toată bogăția și excepționala sa situație geografică.

Afară de temerara inițiativă a câtorva sportmeni cari s'au încumetat să plece dela izvoarele râurilor, sau câteva raiduri pe Dunăre și coasta Mării, sau prin apele străine, nu există nici o organizație temeinică în felul celor din străinătate.

Inițiativa și energia celor dela Arad și Timișoara, cu tot trecutul vechiu și lăudabil în marginea canotajului, n'a găsit suficienta încurajare în desvoltarea sportului pe întinsul țării.

Inceputul unor organizări românești a sporturilor nautice, ca acele dela Brăila-Sulina-Constanța dinaintea războiului, n'a avut continuitate. Nu este de ajuns sprijinul



Figuri făcute de înnotătoare Germane.

pe care Marina Regală şi ofiţerii de marină l'au dat totdeauna sporturilor nautice, acestea rezumându-se la anumite serbări oficiale la Constanţa, Galaţi, Brăila sau Turnu-Severin !

Desigur că vitregia coastei noastre maritime, lipsa de adăposturi naturale, inexistenţa micilor golfuri sau capuri eşind în Mare, n'a putut fi o încurajare pentru desvoltarea yachtingului ori canotajului. Ideea este însă în mers şi va birui acolo unde inerţia, neştiinţa, lipsa de iniţiativă constructivă se opune încă pentru ca paraginele dela Cavarna, Vâlcov, Sulina, Balcic, precum şi admirabilele plaje dela Mamaia, Eforia, Constanţa, Carmen-Sylva, Tuzla, Mangalia să devină minunate locuri pentru Yachting şi canotaj, iar prin frumuseţea micilor catarge, a velelor şi a ramelor, ca şi prin silueta fină a diverselor yole şi skiuri, un excelent îndemn către frumosul operii omeneşti şi către dragostea Mării, aceasta intrată destul de târziu în pictura şi poezia românească, dar mai ales în îndeletnicirile pe apă ale românului.

Sporturile nautice nu urmăresc creiarea recordmenilor. Sportul nautic năzueşte nu numai la înfiinţarea unei organizaţii care să cuprindă ţara întreagă pentru întrecerile în regate pe regiuni sau campionate naţionale. Este vorba de organizarea în massa tineretului şi tuturor cari îs amatori sau prin intermediul cluburilor nautice doresc un agrement şi păstrarea sănătăţii printr'o muncă organizată şi cari pot fi îndrumătorii unei educaţii clasice pentru vizitatorii staţiunilor balneare de pe litoral şi echipele însănătoşirii prin practica sporturilor pe apă pentru biroucraţii oraşelor năpădite de boli.

Şcoala velei, a yachtului, a pescuitului, a ramelor sunt menite să dea un specific sportului românesc.

Regatele olimpice dela Kiel din anul acesta, un eveniment mondial în materia sporturilor nautice, au fost ilustraţia vie a specificului naţional german care vroeşte educaţia tineretului prin intermediul apei. Imensele mijloace pe cari Marina germană le-a pus la îndemâna sportmenilor nautici şi mai ales contribuţiunea amiralilor de flotă, a întregului personal de pe numeroase nave de război ancorate special pentru a încuraja şi susţine regatele, este un exemplu viu pentru cei ce trebuie să înţeleagă care este menirea şi posibilităţile sportului în creiarea mentalităţii marinăreşti a tuturor popoarelor.

Dacă scriitorii şi poeţii au văzut în Mare şi în chemarea apelor numai nestatornicia sufletului omenesc, dorul de ducă, îndemnul mistic al nemărginitului care momeşte şi răpeşte omul, marii constructori şi realizatori de progres au înţeles în orizonturile Mării, armonia imensităţii, reculegerea gândurilor, frământarea minţii către creaţiune, legile energiei şi marilor iniţiative dar mai ales secretul pentru care mentalitatea marinărească este necesară popoarelor cari prin puterea şi pe calea apelor au ajuns la sănătatea fizică, morală, politică şi economică.

Este timpul să ne dăm cu dragoste cultului Mării, după cum am avut în trecut şi trebuie să avem cultul muntelui, care a păstrat statorniciile acestui neam. Nu ne putem dispensa în comandamentele aşezării noastre geografice de viaţa Mării. De câte ori am părăsit-o sau am fost siliţi de împrejurări să ne deslipim de ţărmul său, am fost opriţi categoric din ascensiunea noastră economică-politică.

Păstrând legătura trainică între cei doi poli antropo-geografici ai trecutului românesc vom întări aşezarea noastră între Munte şi Mare.

Ne trebuie o mai pronunţată mentalitate marinărească, o înţelegere mai puternică a vieţii maritime.

Ca să ajungem aci trebuie o încurajare a desvoltării tuturor mijloacelor cari ne apropie şi ne îndeamnă în această direcţie. Printre acestea şcoala velei şi ramei trebuie să fie în mintea şi inima fiecăruia dintre noi.

C-dor Adj. *Preda Fundăţeanu*

Liga Navală Română, atât Centrala, cât mai ales secţiile, a încurajat sporturile de apă, acordând premii şi diplome ori de câte-ori i s'a adus la cunoştinţă un concurs cu caracter nautic.

De remarcat căminurile culturale „Principele Carol", care organizează de ziua Apelor şi a Mării concursuri foarte reuşite printre fiii dă seteni.

Prin federaţia de canotaj, al cărei preşedinte este şi membru în comitetul L. N. R., colaborarea va fi şi mai strânsă, astfel ca Liga Navală să poată sprijini orice manifestare sportivă cu caracter nautic.

Şi noi fetele franceze suntem marinari. Imitaţi-ne !

Incrucişări de tunuri şi vele (Căp. Ştiubei panou decorativ de pe vaporul Regele Carol II).

Yacht Club Regal Român

(Y. C. R. R.)

de A. J. MIHAIL

Din iniţiativa unui grup de ofiţeri de marină pasionaţi de mare şi de sportul nautic, în 1921 se înfiinţează Yacht Clubul Român menit să creeze şi să ajute desvoltarea sportului nautic la noi în ţară. Amatorii de yachting în acea vreme erau puţin numeroşi şi majoritatea ofiţeri de marină. Dealtfel deabia trecuse războiul mondial care paralizase atâţia ani orice activitate sportivă şi vechiul Club Nautic Român, primul de acest fel la noi în ţară, înfiinţat în 1908, dispăruse.

Primul Comitet de organizare şi conducere era compus astfel:

Preşedinte Locot.-Comandor Georgescu Ion; membrii: Căp. Bărdescu Niculae, Căp. Negru Constantin, Căp. Darian Dumitru, Căp. Bărdescu Alex. Căp. Dobrescu Constantin; secretar: Locot. Deleanu Eugen; cenzor-raportor, Căp. Vladimir Georgescu.

Inceputurile au fost foarte modeste: clubul poseda o singură ambarcaţiune, cuterul „Iris" cumpărat dela comandorul Popovici.

Dar, cum spunea domnul amiral Eustaţiu în articolul publicat în acest număr: Era o idee aruncată, care acum, mai târziu sau poate foarte târziu, putea să prindă. Timpul aci nu joacă nici un rol. Este infinit.

Star în vânt

In afară de ofiţerii de marină mai făceau parte din club şi câţi-va membri civili. Insă dificultăţile ce avea de întâmpinat micul Yacht Club Român erau multiple: dela început trebuiau ambarcaţiuni, hangare pentru adăpost, un sediu şi mai ales o propagandă intensă pentru a face cunoscut acest sport nou în România. Lucrurile n'au mers tocmai uşor. Nu se găseau prea mulţi adepţi ai acestui sport socotit pe nedrept costisitor şi cam periculos. Şi astăzi chiar, cu toată desvoltarea luată de Y. C. R. R. când putem zice că am trecut de perioada debutului, suntem încă foarte departe de alte ţări din Apus.

Abia după trei ani dela înfiinţare, în 1924, Y. C. R. R. devine persoană juridică, M. S. Regele Ferdinand I acceptă a fi Preşedinte de Onoare, iar Alteţa Sa Regală Principele Carol ia parte la Adunarea Generală în calitate de Preşedinte al Comitetului.

Astfel Yacht Clubul Român devine Yacht Clubul Regal Român. Scopul acestui Club este:

Practicarea şi încurajarea navigaţiei de plăcere şi turism, sub toate formele ei, şi a sporturilor nautice.

Desvoltarea şi răspândirea interesului şi a dragostei pentru viaţa marinărească. Formarea unei tradiţii naţionale maritime în toate straturile populaţiei.

Incurajarea şi sprijinirea industriei naţionale pentru construcţiuni navale de plăcere şi sport. Procurarea de ambarcaţiuni de tot felul pentru uzul membrilor săi. Construirea de hangare şi depozite fixe şi mobile prevăzute cu instalaţiuni speciale pentru păstrarea materialului şi întreţinerea lui.

In acelaş timp se fac progrese şi pe mare: parcul de ambarcaţiuni sporeşte cu câteva unităţi: două cutere „Domniţa Ileana" şi „Luisa" şi patru skifuri construite la noi în ţară. Tot atunci se construeşte o magazie menită să adăpostească ambarcaţiunile şi două grui metalii ce pentru ridicarea lor la uscat.

Trec câţiva ani până când A. S. R. Principesa Ileana donează Yacht Clubul cuterul „Iscoada", iar arsenalul grănicerilor, prin d. Comandor Cerna, conducătorul Ligii Navale Brăila, un cuter construit în acel arsenal: „Val". Iată deci că în anul 1928 Y. C. R. R. a reuşit să-şi creeze o flotilă cu care membrii pot face puţină navigaţie. Neavând însă două cutere la fel, nu poate să fie încă vorba de a se organiza regate. Vor mai trece câţiva ani până ce să putem asista la primele regate în apele româneşti. La această dată printre membrii posedând ambarcaţiuni proprii nu sunt decât A. S. R. Principesa Ileana cu „Izbânda" şi mai târziu „Isprava" şi d-l Istrate Micescu cu un yacht mai important „Cressta" dar pe care nu-l ţine decât puţin timp.

Odată cu restauraţia începe şi pentru Y. C. R. R. o nouă eră de activitate. M. S. Regele Carol II primeşte a fi Comodorul Clubului, iar d. Amiral Bălănescu este ales Vice-Comandor, secondat fiind de către domnii Comandor Schmidt şi Locot. Ghezzo Ed. Se înscriu noui membrii în club printre care sunt şi proprietari de ambar-

Regatele dela Constanța în 1935.

cațiuni. Notăm printre primii pe d-nii Ing. N. Caranfil, Robert Fornaraky și Radu Brăescu.

In fine în 1934 începe ultima perioadă de activitate a Yacht Clubului Regal Român. Se alege încă un Vice-Comandor: D. inginer N. G. Caranfil, fostul ministru al Aerului și Marinei și următorul Comitet în funcțiune și azi:

Comodor M. S. Regele Carol al II-lea

Vice-Comdori: Amiral I. Bălănescu, Inginer N. Caramfil.

Secretar-General: R. Fournaraky.

Membru Delegat: C-dor Stoianovici Alexandru.

Membrii: Ing. Bușilă, Ing. I. Bujoiu, Ing. R. Brăescu, C-dor Koslinsky, Av. G. Focșăneanu.

Casier: C-dor Georgescu Ion.

Comisar al Materialului: Locot. Ghezzo Ed.

Cenzori: Căpitan Comandor Al. Gheorghiu, căpitan C-dor Roman Al., Renato Ferrero.

In ultimii trei ani s'au cumpărat yachturi, au luat ființă noui secțiuni, s'a făcut propagandă prin revista Buletinul Nautic, s'au organizat regate, etc. etc. Infine membrii cari posedă yachturi s'au bucurat de multe înlesniri din partea Marinei Regale, iar ceilalți au putut să navige și să se antreneze pe yachturile Clubului.

Astăzi prin legea de organizare a Ministerului Aerului și Marinei, Yacht Clubul Regal Român este mai mult decât o simplă organizație sportivă: reprezintă România și face legătura în străinătate cu toate organismele sportive similare din străinătate în toate chestiunile de navigație sportivă cu vele sau cu motor afară de canotaj.

Actualmente flota, proprietatea Y. C. R. R., este compusă din următoarele unități:

Staruri	5
Cutere	3
Yole de mare	4
Skifuri	8

Pe lângă acestea, membrii Clubului mai posedă câteva yachturi de crucieră care și-au făcut probele: „Flame", „Crăița", „Tata Noe", „Hoinar", „Dor de val", „Haiduc" și „Crăița II". Ultimele două au întreprins anul trecut, având la bord pe proprietari, cruciere importante. Astfel „Haiduc" a venit dela Brest până la Fiume și va sosi în România în cursul acestui an, iar „Crăița II" a venit din uSedia ajungând la Pireu anul trecut în Decembrie. Pavilionul românesc a fost purtat în

„Haiducul" la Glenans.

multe porturi străine pe yachturi aparținând membrilor Y. C. R. R. stârnind curiozitatea din cauza dimensiunilor reduse și pretutindeni simpatie.

Grație celor 8 staruri (5 proprietatea Y. C. R. R. și 3 a membrilor) s'au putut organiza regate selecționându-se cei mai buni skipper-i ai anului. In cursul anului trecut a avut loc regate de antrenament sau oficiale dotate cu frumoase cupe. In luna Septembrie s'a alergata cupa României iar cel mai bun echipaj Căpitan A. Bercea și Locot. Stoian au fost trimeși la Napoli pentru a reprezenta Clubul și a concura la regatele internaționale pentru clasa Star. Anul 1936 marchează în istoria Y. C. R. R. o dată importantă, căci penttru prima oară un yacht românesc aleargă într'o competițiune internațională.

Odată cu flota a crescut și numărul membrilor atingând aproape cifra de două sute la încheerea anului trecut. Prin Buletinul Nautic, organul de propagandă și de publicitate a Y. C. R. R. s'au putut căpăta ajutoare bănești și noui membrii.

Sediul Clubului s'a mutat la București, însă centrul principal de activitate rămâne tot Constanța, unde s'au construit hangare încăpătoare, dispozitive pentru trasul

Yachtul „Crăița" la Istambul.

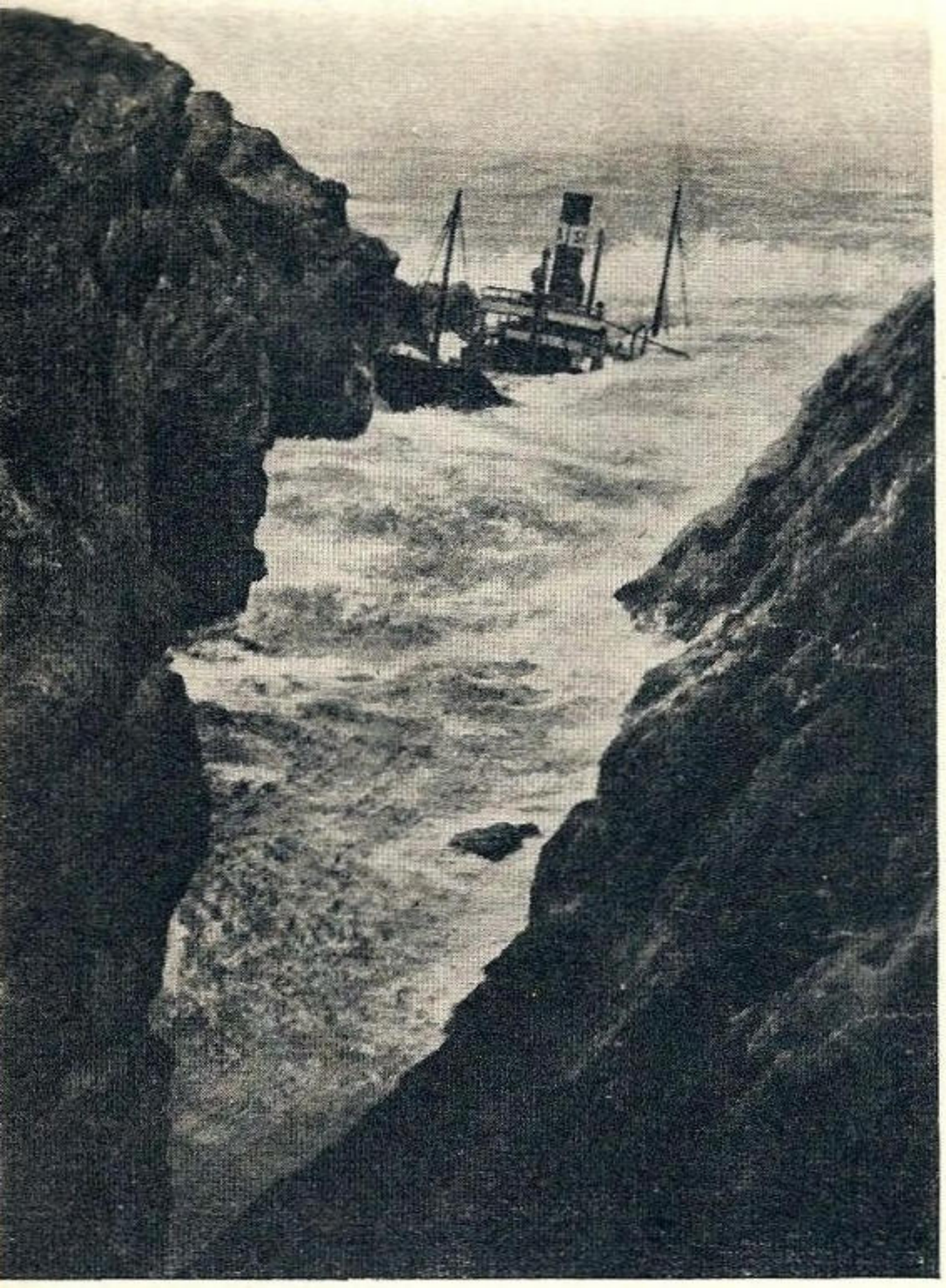
yachturilor la uscat, magazie pentru vele, locuințe pentru echipaje.

S'au întiințat secțiuni noui. Mai întâi la Eforie în villa donată de marele Voevod Mihai, unde membrii au la dispoziție toată vara patru yole pentru antrenament, saloane spațioase și plajă rezervată.

In 1936 s'a întiințat secția Mamaia, destinată mai ales ofițerilor din flotila de hidroaviație și membrilor locuind acolo. Această secțiune a fost dotată cu ambarcațiunile necesare. Infine în primăvara acestui an se va inagura secția după Lacul Herăstrău pentru începători și pentru cei care n'au timp suficient pentru a se deplasa la mare prea des. Această secțiune va fi dotată cu skiffuri și ambarcațiuni cu vele construite în țară.

Anul acesta Y. C. R. R. poate să închee un bilanț onorabil care aduce numai cinste membrilor din comitet în special a d-lor Vice-Comodori Amiral Bălănescu și Ingienr Caramfil.

Printr'o muncă neobosită, prin sprijinul neprecupețit al Comitetului și al celorlalți membrii, Yacht Clubul Regal Român a reușit să obțină în ultimii ani rezultate cât se poate de satisfăcătoare. Perioada debutului s'a sfârșit...



S. O. S.

„SALVAMAR"

SOCIETATE DE SALVARE A NAUFRAGIAŢILOR IN APELE TERITORIALE ROMÂNEŞTI

STR. EUG. CARADA 7, BUCUREŞTI

Civilizaţia a înfrânt în om egoismul primitiv, infiltrându-i sentimentele de esenţă superioară : mila, caritatea, spiritul de sacrificiu, care nu-i mai îngăduie să privească cu nepăsare suferinţele semenilor săi.

Aceste admirabile sentimente ale omului civilizat, au dat naştere la nenumărate instituţiuni de asistenţă socială, cărora atâţia oameni se dedică cu adevărată pasiune, contribuind cu munca, cu averea şi de multe ori chiar cu viaţa lor.

Astfel de instituţiuni sunt şi societăţile de salvare a naufragiaţilor. — In toate ţările civilizate, oamenii cu suflet generos, s'au gândit şi la acei bieţi marinari sau călători, care în luptă cu marea înfuriată şi perfidă, se găseau lipsiţi de orice posibilitate de salvare în cazul unui naufragiu. Fără a mai vorbi de atâtea naufragii, care se întâmplau în largul mării şi de care uneori nici măcar nu se mai afla, nenumărate drame se desfăşurau însă pe coastă, în văzul celor de pe ţărm — de multe ori părinţi, soţii şi copii — ce asistau îngroziţi şi neputincioşi cum bieţii marinari, aruncaţi cu corabia lor pe o stâncă, se sfârşeau într'o groaznică agonie fără nici o posibilitate de salvare.

Indureraţi de aceste drame, care pe vremuri erau nenumărate, oameni caritabili şi devotaţi binelui, s'au hotărît să întreprindă organizarea unor mijloace speciale de salvare a naufragiaţilor. — Onoarea acestei generoase iniţiative revine Angliei. Curând, frumosul exemplu a fost urmat de alte ţări din occident. Iar astăzi, nici o ţară civilizată de pe glob nu mai este lipsită de organizaţii de asistenţă a naufragiaţilor.

Ştiinţa şi oamenii cu experienţa mării, au reuşit a realiza diverse instrumente speciale pentru operaţiuni de salvare şi totodată acele minunate *bărci de salvare*, nescufundabile şi nerăsturnabile pe care englezii le-au botezat „life-boats" (bărcile vieţii) şi care pot înfrunta marea pe orice vreme. De-alungul coastelor cu conformaţii periculoase, şi unde activitatea maritimă este mai intensă, s'au înfiinţat aşa zisele *„Staţiuni de Salvare"* prevăzute cu bărci şi cu toate instrumentele speciale de salvare. Graţie lor, naufragiile în apropierea coastei nu mai au întotdeauna un desnodământ tragic ca pe vremuri, şi multe vieţi omeneşti, au fost salvate de aceste staţiuni. In Anglia se cifrează la 62.000 nufragiaţii salvaţi, în Franţa la peste 30.000, şi tot astfel în celelalte ţări, mii şi zeci de mii de naufragiaţi şi-au datorit salvarea acestor organizaţii.

In toate ţările, organizaţiile de salvare a naufragiaţilor au luat fiinţă aproape numai datorită iniţiativei şi contribuţiei particulare. In această privinţă exemplul cel mai strălucit îl dă tot Anglia : Societatea engleză „ROYAL NATIONAL LIFE BOAT INSTITUTION" care se susţine *numai din contribuţiuni voluntare* are 500.000 membri, un buget anual de 250.000 lire sterline (circa 140 milioane lei), iar fondul de rezervă a atins formidabila cifră de 112.000.000 lire sterline (circa 60 miliarde lei) ; şi în toate ţările au fost creiate numai din iniţiativă particulară, iar fondurile respective provin în cea mai mare parte din contribuţiuni voluntare.

Pretutindeni în fruntea acestor organizaţii se găsesc cele mai de seamă personagii. In Anglia Regele şi Regina patronează societatea „Royal National Life Boat Institution" şi toţi fruntaşii ţării fac parte din Comitetele ei de Acţiune. In Franţa, Preşedintele Republicei prezidează onorific „Societé Centrale de Sauvetage des Naufragés", şi tot aşa în celelalte ţări.

Prin natura obiectului lor, organizaţiile de salvare a naufragiaţilor au un caracter de asistenţă internaţională, ele servind naufragiaţii tuturor naţionalităţilor. Pe de altă parte această asistenţă fiind expresia unei înalte aspiraţiuni a civilizaţiei moderne, ea constitue o obligaţie

Barca de salvare răspunde apelului „S. O. S."

pentru orice naţiune civilizată; şi conferinţa internaţională de la 1928 constată cu satisfacţie că aproape toate naţiunile maritime şi-au îndeplinit această datorie de sublim umanitarism.

România care a aderat la protocolul de la Geneva, nu şi-a îndeplinit această datorie până în 1933, când Majestatea Sa Regele Carol II, animatorul neobosit şi îndrumătorul luminat al tuturor iniţiativelor sănătoase în ţara noastră, constatând defecţiunea României dela îndeplinirea unei atât de importante datorii umanitare şi internaţionale, a luat hotărîrea de a activa El însuşi pentru cât mai grabnică realizare a unei organizaţii româneşti de salvare a naufragiaţilor. Şi astfel la 14 Iunie 1933, sub Preşedinţia activă a Majestăţii Sale Regele Carol II. a luat fiinţă „SOCIETATEA DE SALVARE A NAUFRAGIAŢILOR IN APELE TERITORIALE ROMANEŞTI" — sau pe scurt „SALVAMAR".

Iniţiativa Regală a găsit înţelegere şi concurs în pri-

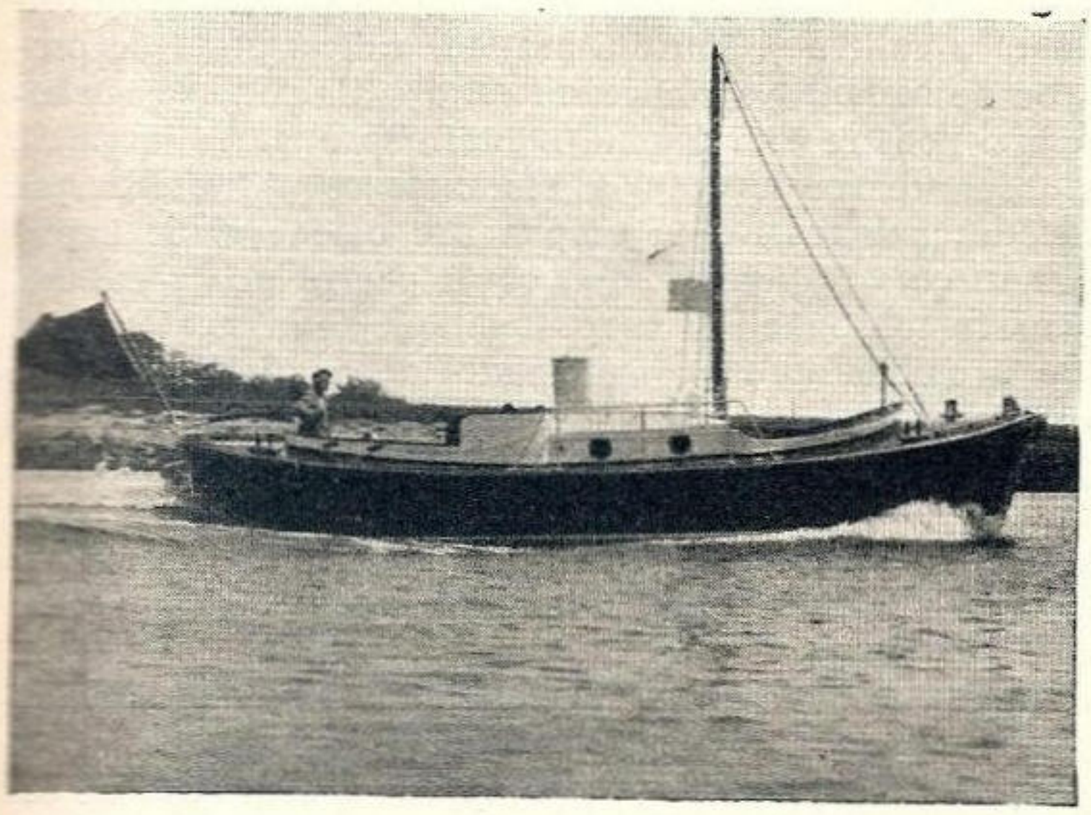
mul rând din partea guvernelor şi a parlamentelor ce au votat legi speciale în favoarea societăţii Salvamar ; din partea Guvernatorilor Băncii Naţionale a României care i-au pus la dispoziţie localul şi o subvenţie anuală şi care acceptând demnitatea de Prim Vice Preşedinte contribuesc cu luminile, bunăvoinţa şi străduinţa lor la buna aşezare a acestei societăţi.

Organizarea întregului sistem de salvare a naufragiaţilor dealungul litoralului maritim al României implică circa 60 milioane lei investiţiuni, şi un buget anual de 10 milioane lei cheltueli.

In cursul anului 1937, datorită guvernului actual care a dat un prim fond de 12 milioane, va fi gata prima noastră staţiune de salvare la Constanţa ce va costa 20 milioane şi care prin cele două şalupe (bărci) de salvare cu motor, prin instalaţiile ei şi prin organizaţia ce va avea, va echivala cu cele mai moderne staţiuni de salvare ale societăţilor străine.

Pentru realizarea celorlalte staţiuni, societatea noastră urmând exemplul societăţilor similare din toate celelalte ţări, apelează la contribuţia publică, nădăjduind ca prin bunăvoinţa şi sprijinul celor mulţi va înfăptui opera de umanitate ce şi-a propus.

Acest apel se îndreaptă către toţi locuitorii ţării —



Barca de salvare „PESCĂRUŞ" dela Constanţa

bărbaţi femei şi copii, — fără deosebire de avere. Sărac şi bogat fiecare să dea după puterea sa. — Obolul fiecăruia ori cât de modest ar fi, va ajuta poate într'o zi să salveze viaţa unor marinari sau călători ce s'ar afla în primejdie de naufragiu.

Societatea noastră va fi bucuroasă de a primi orice obol, ori cât de mic. Sumele respective ni se vor trimite prin mandat poştal. O listă se va publica în fiecare an, arătând sumele şi numele donatorilor. Societatea noastră va fi însă şi mai bucuroasă dacă cei care se interesează de această operă de umanitate vor consimţii să participe în mod activ la realizarea ei, înscriindu-se ca membri în societatea noastră. Statutele societăţii şi informaţiunile necesare vor fi trimise oricui la cererea în acest scop.

Aşa dar, locuitori ai României, daţi pentru salvarea naufragiaţilor. Printre ei vor fi poate fraţi sau prieteni de ai voştri. Şi în orice caz oameni ca şi voi, cărora viaţa le este scumpă ca şi vouă. Ei vă vor binecuvânta, când la vreme de primejdie vor fi salvaţi graţie obolului vostru, iar voi veţi găsi răsplata, în mulţumirea sufletească de a le fi salvat viaţa.

„SALVAMAR"
Societate de Salvare a Naufragiaţilor
în apele Teritoriale Româneşti

Om la apă

de VICTOR HUGO

„Om la apă !"...

Omul se scufundă, apare, dispare, se ridică la suprafaţă, strigă, întinde braţele, nimeni nu-l aude.

Omul se zbate în apa monstruoasă. Nu are sub picioare decât gol şi prăbuşire. Valurile sfâşiate şi ciopârţite de vânt îl înfăşoară cu ură ; adâncul îl târăşte, apele sdrenţuite se frământă în jurul capului său, o mulţime de mici valuri spumează asupra lui, adâncimi nebănuite îl înghit ; de câte ori se scufundă găseşte prăpăstii pline de întunecime; vegetaţii necunoscute îl înhaţă împresurându-i picioarele, târîndu-l cu ele; simte că devine abis, că e tot una cu spuma, că nu este decât jucăria valurilor spumoase care şi-l asvârle unul altuia; bea amărăciune, oceanul netrebnic se înverşunează să-l înece, imensitatea îi batjocoreşte agonia. I se pare că toată apa aceea nu este decât ură...

Totuşi, luptă cu îndârjire, încearcă să se apere, să se menţie la suprafaţă, face sforţări, înoată... El, fiinţă slabă, cu puterile sleite, luptă cu nesfârşitul...

Vijelia urlă, valurile îl copleşesc. Ridică ochii şi nu vede decât spălăceala norilor. Priveşte, agonizând, demenţa mării. Este chinuit de nebunia ei... Aude sgomote necunoscute, ca şi cum ar veni de pe alt tărâm, parcă ar porni din prăpastiile înfiorătoare. Sboară stoluri de păsări albe după cum deasupra chinurilor omeneşti plutesc îngeri, dar cu ce pot să-l ajute?.. Ele sboară, cântă şi planează, iar el horcăe.

Se simte îngropat între aceste două imensităţi, cerul şi oceanul ; unul îi va fi giulgiu, iar celălalt mormânt.

Se scufundă, înţepeneşte, se răsuceşte, simte deasupra lui valurile monstruoase ale nevăzutului. Strigă...

Nu mai sunt oameni ! Unde este Dumnezeu ?

Strigă, strigă neîncetat, nimic la orizont, nimic pe cer... Imploră nemărginirea, valurile, algele, stâncile; toate sunt nepăsătoare. Imploră furtuna; furtuna nu se supune decât infinitului.

In jurul lui, întuneric, ceaţă, pustiu, mugetul furtunei inconştiente şi ondulaţia apelor înfuriate...

In el, groază şi oboseală. Sub el, prăpastie... Nici un sprijin...

Frigul îl paralizează. Mâinile i se crispează şi i se închid cuprinzând neantul.

Nu mai poate lupta. Nu se mai poate împotrivi. Disperat, se lasă în voia valurilor ; istovit se hotărăşte să moară, şi se rostogoleşte pentru totdeauna în adâncimile întunecoase, cari-l înghit... dacă nu e salvat la timp.

După un panou al pictorului D. Ştiubei

Vocaţiunea marinărească

de Dr. PANAITE ZOSIN

care făcându-şi stagiul de medic la marină, a îndrăgit-o şi pe ea şi pe camarazii ce nu-l vor uita.

A considera omul izolat, adică atâta cât se arată în cuprinderea trupului său, fie ca manifestări organice, fie ca manifestări sufleteşti, este a-l considera foarte redus şi foarte insuficient. Omul trebueşte socotit în înlănţuirea sa în timp, cu neclintitele înclinaţiuni ce i-au imprimat predecesorii săi organici şi cu nu mai puţin nelipsitele sale aspiraţiuni ce-au fost, dacă nu îndeletnicirea antecesorilor săi, în orice caz nodizarea lor. Astfel omul este cu totul redus socotit fiind ca un exemplar biologic sau chiar psihologic, întru cât se poate lesne vădi că omul este realmente un exemplar sociologic. Căci fire nevăzute, dar sigure şi reale, îl leagă cu antecesorii săi şi se deapănă mai departe pentru succesorii săi. Aşa că omul văzut nu-i decât un ghem, al cărui început de fir se trage hăt de departe din trecut, de la predecesorii săi organici sau spirituali, şi se duce tot înainte spre viitor la succesorii săi similari.

Acesta-i sensul material şi real al faptului de vocaţiune pentru o carieră oare-care, sens greu de urmărit şi adesea neurmat, dar care-i singurul ce, bine precizat şi pus în lumină, asigură desăvârşirea într'o carieră. Obişnuit cu capriciile şi prejudecăţile, determină tineretul la alegerea unei cariere, pentru care se osteneşte adesea o viaţă întreagă fără a o manifesta la înălţimea cerută. Şi aceasta cu atât mai mult cu cât invizibilele legături cu trecutul ce are invizibilele aspiraţiuni de viitor, îl trag pe om spre ceia ce-ar fi fost realmente destinul său, adică spre revenţiunea sa neîmplinită. Aceasta explică sumedenia carierelor avortate, fără a nesocoti şi eventualele împotriviri şi greutăţi ale mediului social; însă negreşit într'o măsură cu mult mai redusă decât s'ar putea crede.

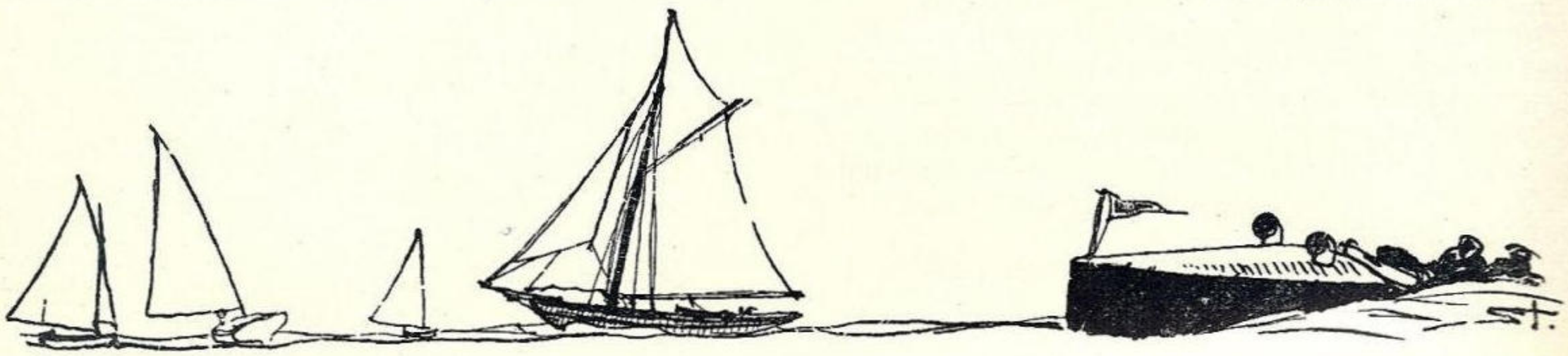
In acest înţeles vocaţiunea se reclamă mai ales pentru acele cariere în cari, dacă nu poţi atinge perfecţiunea, s'ar putea spune că ieşti insuficient, de nu chiar un balast inutil. Printre atari cariere sunt de socotit în vremea din urmă aviaţia, iar din vremi străvechi marinăria. Căci nu-i îndoială că acea raţiune şi-a afirmat, perpetuat şi perfecţionat ştiinţa, care a avut în sânul ei şi oameni cu vocaţiune marinărească, la care se adaugă deacuma de a avea şi oameni cu vocaţiune aviatică. Şi cum aceste cariere dau să se îmbine, nu-i îndoială că vocaţiunea marinărească ancestrală va fi aceea care va alimenta şi cariera aviatică, până la întruchiparea unei vocaţiuni speciale. Mai mult decât atâta socotinţa noastră este că, chiar acolo unde marinăria n'a mai fost de folosit, ceia ce le-a asigurat acestor fiinţe şi progresul, a fost spiritul lor maritim ancestral, fără de care atâtea alte state s'au prăpădit sau numai vegetează.

Nu-i îndoială că românii, în special prin ramura moldovenească, au numeroase exemplare cu vocaţiune marinărească, retrezită din timpurile străvechi, depe vremea lui Ştefan cel Mare şi chiar mai dinainte de el, fiind peatunci cunoscută şi fără doar şi apreciată flota moldovenească. Aceasta întru ce ne priveşte, cată să socotim ca o favoare a sorţii şi să urmărim a pune în lumină şi la dreaptă măsură vocaţiunea marinărească şi cu dânsa totodată a cultiva şi spiritul maritim, indicat atâta de profetic de Mihail Kogălniceanu când a zis că „cheia mântuierei noastre este drumul Dunării spre marea largă...". Constatarea ce făcurăm şi realitatea ce vădirăm despre alcătuirea extensivă în timp a firii omeneşti, ne impun urmărirea vocaţiunilor în deobşte pentru ori-ce carieră, aceasta consonând şi cu posibilităţile tehnice actuale întru a stabili aproape matematic inclinaţiunile unui ins oarecare, deci implicit vocaţiunea sa. Aceasta mai ales pentru carierele cu totul speciale, printre cari primează marinăria, unde numai dorinţa nu poate înfrânge nechemarea şi greul meseriei, cum m'am putut încredinţa şi personal, fiind în anii 1900-1901 medic locotenent stagiar la Marină.

In frământarea actuală universală a pornirilor şi avânturilor tuturor neamurilor şi popoarelor, apare clar că nu-şi vor menţinea fiinţa şi nu-şi vor afirma tăria de cât acele neamuri şi popoare cari vor avea în vedere socotinţa realităţilor aşa cum se vădesc din cercetarea lor adâncită, clarificându-şi vocaţiunile spre a îndrepta generaţiunile ce se ridică pe făgaşurile cari să le determinăm a da maximul de folosire a energiilor şi destoiniciilor lor pentru păstrarea, tăria şi propăşirea neamului şi patriei lor. Deci nu-i de făcut nici-un fel de concesiune obişnuinţelor şi calculelor reduse de moment; ci, în sfera aceasta să facem totul cu privirea ţintită spre viitor, deslușindu-ne mereu fiinţa în închegarea ei ancestrală spre a pune în lumină şi folosi vocaţiunile cari se arată atâta de favorabil şi pentru cariera aviatică, fiind-că s'au evidenţiat mult plu şi eroic, chiar şi de curând cu războiul cel mare, în cariera marinărească.

Iaşi, 27 Decembrie 1936.

Dr. PANAITE ZOSIN



Predestinaţi şi aplecaţi spre profesiile apei

de AP. D. CULEA

Elevii şcoalei de orientare spre profesiile apei dela Giurgiu.

Tinerii care îmbrăţişează îndeletniciri pe ape — spune Larrouy — pot fi împărţiţi în două grupe : unii prin destin şi alţii prin aplicare, pescari şi marinari făcuţi şi pescari şi marinari născuţi.

Predestnaţii aparţin generaţiilor aceloraşi profesii din tată în fiu...

Avocatul, doctorul, funcţionarul nu-şi duc copilul la tribunal, în cabinetul medical sau la birou ca să-i arate plăcerile sau mizeriile meseriei părinteşti. Cel mult dacă vorbesc de ele în familie. Tata cearcă pe încetul să-şi abată fiul dela îndeletnicirea paternă. Cu totul altfel se petrece cu copilul profesionistului apelor. Abia începe să bâlbâe câteva cuvinte şi el nu cere alt joc şi altă bucurie decât să meargă cu tata în luntre la pescuit. Alfabetul său, vocabularul său cuprinde catechismul acestei bătălii cu valurile împotriva căreia şi bunicii au ţinut piept. Şcoala şi băncile plictisesc pe aceşti copii. Dincolo de gramatică, de aritmetică, el dibueşte citirea deadreptul în marea carte deschisă a naturii unde tata este profesor. Câteodată în tovărăşia surorilor, a mamei, ajută la repararea pânzelor, a plăşii de pescuit şi pune mâna la unsul luntrei cu smoală. E fericit de această muncă. Ziua elanului pueril se umple atunci când porneşte cu tata departe, în larg. Nu se ştie când a deprins mânuirea vâslei, a pânzei, a cârmei. La vârsta când alţi copii se bucură de plăcerile vacanţei, micul pescar, micul matelot soarbe vântul şi ceaţa. Aşa găsim mulţi copii dintre aceştia la Turtucaia, la Gropeni şi toţi micii lipoveni şi ruşi ai Deltei noastre. Când lumea din colţul de ţară trăeşte astfel, cum să-şi închipue el altfel de existenţă şi cum să nu lie predestinat marinar ori pescar? Luaţi-l şi-l aşezaţi întrun atelier, la o fabrică, la munca agricolă. Va tânji, îl înăbuşe zidurile şi orizontul mărginit; nu va sta mult acolo. Va pleca spre apele lui; mai târziu va ajunge pescar, marinar, pilot. agent vamal, poate explorator. Nici el nu ştie ce, dar va trăi lângă apă dacă nu pe apă.

Marinarii nu sunt recrutaţi numai dintre fii ţărmurilor. Se cunoaşte un şir lung de mateloţi, ofiţeri, comandanţi, până la stăpânii temuţi ai mărilor, a căror copilărie s'a petrecut departe de orizontul apelor. Pentru aceştia se potriveşte cuvântul vocaţie; au ascultat misterioasa chemare a plecării pe ape şi s'au supus ispitelor ei. Nimic în copilărie nu i-a sugestionat în această direcţie, tentaţia navală a lipsit cu totul. Nimic din mediul familiar nu i-a predispus spre vre-una din îndeletnicirile apei, că într'o zi va fi marinar. Imprejurările protivnice au oprit poate orice elan spre depărtări. Copilul acesta spune că azi vrea să se facă clovn de circ, săptămâna viitoare cofetar, iar cealaltă general ; şi tot tot aşa impulsiile nostalgice se înşiă nestatornic dela o lună la alta. Incă nu se anunţă viitorul marinar [1]).

Intr'o zi s'a dus nu ştiu cu cine pe malul uneia pe mari. A văzut luntri şi vapoare care pleacă. S'a aprins dintr'odată şi în el dorul dusului departe. Unde? Nu ştie încă. Tebue să fie frumoasă necunoscuta viaţă de pe scoica ce se tot duce legănată de valuri. Stă ziua întreagă pe ţărm şi priveşte în neştire apele acestea călătoare fără sfârşit. S'a înhăitat într'o zi cu un alt băiat de teapa lui şi-au fugit de acasă...

Cam pe la cei 15 ani a ascultat Marea Chemare şi s'a dăruit drumurilor de mistere pe ape.

Sortiţi ori chemaţi, aceşti tineri vor împărtăşi aceiaşi religie comună. Cei dintâi o cunosc mai bine; cei de-al doilea sunt novici la început. Dar anii nivelează pe moştenitorii profesiei părinteşti şi pe cei de înclinaţie. Şcoala apelor îi fasonează în tripla ei disciplină, fără care nimeni nu poate fi bun navigator, bun pescar: O integritate fizică absolută, o cultură profesională fără pospăeli improvizate şi o forţă sufletească capabilă să birue toate primejdiile şi să accepte toate sacrificiile. Această formaţie trebue să fie isprăvită la vârsta când alţi tineri încep abia să simtă drumul ce trebue să-l apuce.

Ucenicia umbletului pe ape ademeneşte copiii şi face din ei oameni în anii zişi ai adolescenţei, iar aceştia ajung oameni tari în toată puterea cuvântului; pot să învingă elementele, oamenii şi toată slăbiciunile fiinţei lor. Sunt marinari, sunt pescari.

Să citim câteva memoriale tipice cu copii ce s'au anunţat din anii fragezi că au să fie marinari.

Cum m'am făcut marinar: Amintirile lui Felix von Luckner [1])

La marginea oraşului Halle (Germania) un băiat se căznea să facă să plutească un cazan de tablă pe râul Saale. Fugise dela şcoală, fugise de acasă unde tată-său mereu îl mustra pentru lene şi haimanalâc. Vine aici zilnic să ia lecţii de navigaţie pe cazanul ajustat cu mâinile lui în chip de luntre; iar când se întorcea la masă dădea acelaş răspuns repetat:

— Lasă tată, c'am să trec în clasa IV ; iar odată să ştii c'am să port cu cinste uniforma militară.

Nici eu nici tata nu bănuiam atunci că într'o zi se va împlini partea doua a făgăduelii mele fără ca să mă ţin de cea dintâi. In altă zi mi-a căzut în mână o listă de bucate depe un vapor: „Uite ce bine se mănâncă pe mare! Şi oricine poate să ajungă ofiţer de vas ca ăsta!"

Citisem istoria vicleanului Ulisse pe mare şi a lui Sindbad marinarul arab. Un plan simplu se urzi pe încetul în mintea mea de copil. Viaţa de uscat pe care o

---

[1]) Maurice Larrouy: Le Marin.

[1]) Felix von Lunckner: Le dernier Corssaire (Payot).

O glorie a marinei germane in vremea războiului. Comandant al unei corăbii armată în ascuns, dar dându-se drept un vas norvegian, a păcălit pe Englezi cari l-au luat împreună cu echipajul drept Norvegieni autentici. Dincolo de blocus, a pornit atacurile împotriva vaselor comerciale inamice. A ajuns în Australia. Prins de Englezi, a fost închis, de unde a evadat,. Jurnalul lui Lunckner este un adevărat roman de isprăvi.

Elevii şcoalei înfiinţată de Dr P. P. Daia la lucru.

cunoscusem pe băncile şcolii, mi se părea fără farmec, iar puţinele amintiri despre mare mă chemau în necunoscut.

Mi-am spart puşculiţa mea şi a fratelui meu ; cu cele 120 mărci în buzunar, după ce am scotocit o ladă de unde am luat hainele de vânătoare ale tatălui meu, un revolver şi un pumnal, am plecat cu întâiul tren de noapte spre Hamburg. Lângă mine era un băiat care şi el vrea să se facă marinar. A doua zi, dealungul portului, am întrebat cum s'ar putea să mă îmbarc pe un vas Mi s'a răspuns la fel ori unde intram: trebue autorizaţia părintelui, actul de naştere... M'am gândit să mă urc pe o corabie şi să vorbesc cu căpitanul. O pădure de catarge sta legate cu frânghii de cheiu; şi mi-am zis atunci: „Uite lumea în care am să trăiesc deacum înainte". Un marinar bătrân văzându-mă cum mă uit la corăbiile din faţă, se apropie de mine:

— Ce aştepţi aici voinice?

— Vreau să mă urç pe o corabie.

M'a coborât în barca lui pe care o mâna cu vâsla aşezată la pupa.

Rămăsesem cu gura căscată la meşteşugul ăsta pe care nu-l mai văzusem. Treceam acum aproape de catargele aşa de înalte că îmi era teamă să mă uit în vârful lor.

— Oare se suie cineva acolo?

— Fireşte, marinarii; mai ales ucenicii trebue să se caţere tocmai sus. In port asta e mai uşor; când însă vasul e în larg şi se balansează pe valuri, atunci să vezi...

Am simţit în clipa aceea o greutate pe inimă şi, tot uitându-m spre vârful catargelor, îmi îngheţă entuziasmul meu copilăresc. Când ne-am întors la chei, bătrânul marinar mă întrebă :

— Ascultă-mă, băiatule! Am umblat pe mare 25 de ani şi uite unde am ajuns : căpitan pe bărcuţa mea. Ce meserie are tată-tu ?

— Are o moşie... E conte, — contele de Luckner.

— Conte? Dumnezeule! Conţii stau cu regii şi împăraţii la masă. Mulţumeşte lu tată-tău şi de două ori să-i cazi în genunchi să-i săruţi mâinile că-ţi lasă meseria asta de fiu de conte...

Mă chiamă Pedder; pe tine? — Felix. Ascultă-mă Felix, să-ţi dau un sfat. Să nu te duci pe mare că n'ai să te mai întorci. Ută-te la mine. Sunt bătrân şi am ajuns să târăsc barca asta pentru 10 gologani, de ici până colo.

— Moş Pedder, vreau să umblu pe mare.

Am venit şi a doua zi să mă înveţe să vâslesc. Ii aduceam tutun, iar el mereu mă dojenea: „Să nu te duci, Felix, pa mare". Ajunsesem să-i mân barca cu muşterii în timp ce el îşi făcea cafea în barca lui. „Lasă marea! lasă corăbiile! rămâi aici!" îl auzeam bombănind; dar sfaturile lui Pedder nu mă descurajară. A cincea zi, cum mă văzu, de departe îmi anunţă zâmbind buna vestire:

— Am găsit un vas pentru tine... O corabie rusească, „Niobe" pleacă spre Australia... Căpitanul te ia muss, dar să nu-i ceri leafă. E tot una; fie corabie rusească,

Atelierul de bărci al şcoalei de orientare spre profesiile apei dela Turtucaia.

Elevii şcoalei de preucenicie din Turtucaia fac scule pescăreşti.

fie nemţească, fie engleză, căci marea este aceiaşi. Haide să vedem de echiparea ta pentru drum...

Imi venea să îmbrăţişez pe bunul Pedder pentru această noutate. Mai aveam în buzunar 90 de mărci.

— Lasă că am să-ţi dau lădiţa mea de marinar; am colindat cu ea toate oceanele timp de 25 de ani; o să-ţi aducă noroc! — zise înduioşat bătrânul.

A doua zi, după ce mă dădu în primirea căpitanului rus, îmi strânse mâinile şi mă rugă mişcat: „Ascultă, fătul meu: să nu uiţi pe moş Pedder". Când remorcherul târa corabia afară din bazin, bătrânul ne însoţi cu barca lui şi îmi strigă printre lacrimi: „Mi-eşti drag, parcă ai fi copilul meu.. N'am să te mai văd niciodată... Drum bun în Australia"!

Apoi se depărtă. M'a podidit un plâns de copil care se desparte de o fiinţă scumpă. Am purtat în suflet chipul bătrânului marinar cu inimă caldă toată viaţa. Iar când am deschis lădiţa cu lucrurile mele rânduite de el, a găs't fotografia pusă deasupra, pe care scrisese câteva cuvinte: „Să nu uiţi pe moş Pedder". Nu, bunule Pedder, nu te-am uitat niciodată!...

Nu înţelegeam nici un cuvânt din ce grăiau camarazii din echipaj; iar căpitanul secund vorbea o nemţească aşa de stricată că abia îl înţelegeam.

Mă duse în faţa cocinei şi îmi arătă aci rostul meu pe corabie.

„Ai să îngrijeşti de porci şi ai să cureţi privăţile..." Când spălam, apa murdară îmi intra în pantofi şi nu aveam decât două perechi de pantaloni de schimb. Nu eram mai curat decât porcii ce-i aveam pe seamă. Dintre trebile marinăreşti, nu puteam să mă deprind cu urcatul pe catarg ; îmi era frică; totuşi zilnic încercam să-mi biruesc slăbiciunea.

„Nu plăteşti mai mult decât o babă bucătăreasă"! Vorba asta mi-a aruncat-o un marinar şi m'a tăiat la inimă. Şi fiindcă vedeam alţi mussi cum se căţărau sus, într'o zi mi-am luat inima în dinţi şi mi-am zis: „Sus"!... Am profitat că marea era liiştită, şi că „Niobe" sta la ancoră în rada portului Cuxhaven, aşteptând vântul prielnic. Fiind de cart, mă uitam la băieţii cari se jucau liberi pe cheiu şi m'apucă dorul de ai mei, de casă. Eram doar jumătate copil. Mă simţeam părăsit, căci aici n'aveam cui să-mi deschid inima.

A venit însfârşit şi vântul aşteptat; pânzele fură întinse şi plecarăm spre Australia...

Zilele se scurgeau şi cu ele creştea şi curajul; iar meşteşugul marinăresc sporea odată cu deprinderea graiului camarazilor din echipaj...

Intr'o zi, după furtună, vrui să-i arăt căpitanului îndemânarea mea şi mă urcai sus să desfac pânzele. Uitai însă atunci sfatul maestrului meu, bătrânul Pedder: „O mână pentru manevră şi cealaltă mână pentru tine". O răbufneală de vât umflă vela ca un balon, care mă împinse cu putere. Fui aruncat în mare. Tot sbătându-mă în brazda spumoasă unde căzusem, zării lângă mine colacul de salvare. Albatroşii se învârteau în înaltul cerului. Unul din ei zări o pradă în valuri. Mă înhăţă cu ciocu de mână. Cercai să-l apuc de ceva, dar teama să nu mă cufund mă făcu să-i dau drumul. (Port şi azi pe

mâini semnul ranei în lupta cu albatrosul). Cum putui aruncai încălțămintea și haina de cauciuc ca să mă țin ușor la suprafață. In clipele acelea mi-au venit în minte vorbele mamei când îi spuneam cât de mult îmi place viața de marinar: „...o să se îngrașe rechinii cu tine".

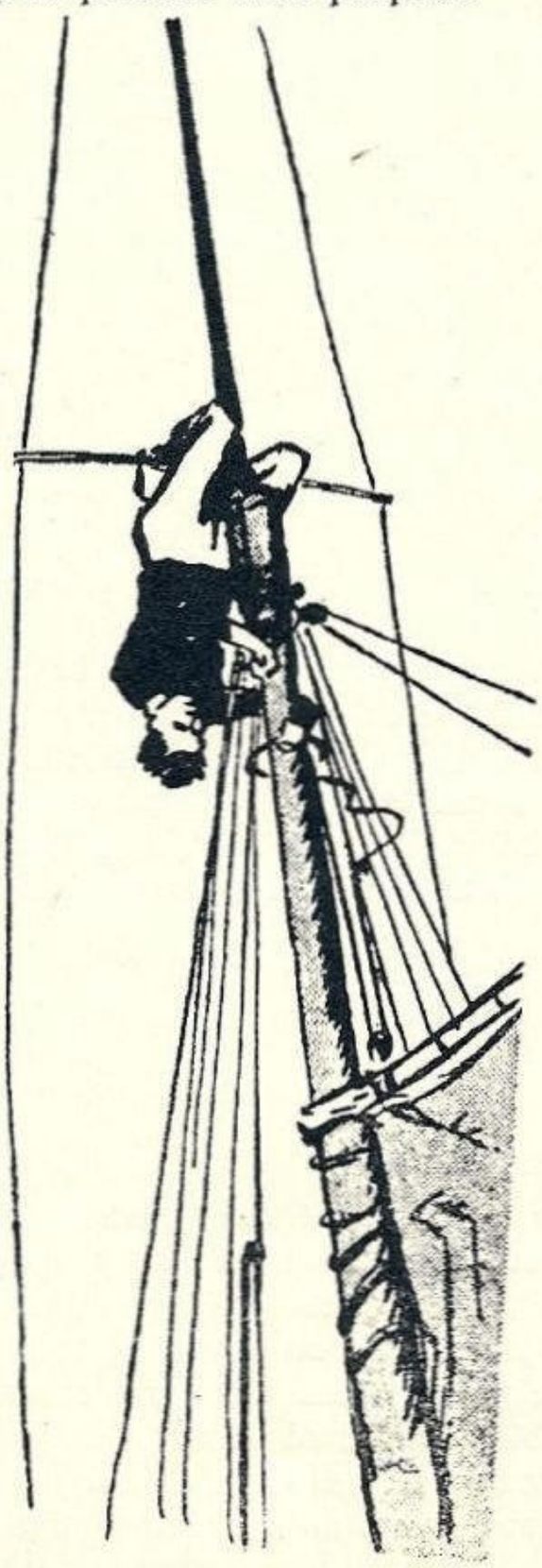
Când picioarele mi se atingeau în apă credeam că într'adevăr rechinii m'au înhățat. O sguduire electrică trecu prin mine și îmi dublai puterile de înnot.

M'am trezit întins pe punte cu mâna sângerată. Căpitanul secund îmi spuse că albatrosul mi-a scăpat viața — fiindcă el a arătat locul de unde am fost cules de marinarii ce săriseră în ajutorul meu. Și ei erau așa de bucuroși de salvarea mea!...

Căpitanul îmi vârâ între buze o sticlă cu rachiu ocărându-mă: „Bea, câine de neamț!"

A doua zi eram amorțit și fără puteri. Stam întins în pătucul meu, când veni căpitanul răcnind la mine: „Ce crezi să ești pe bord pentru somn și mâncare?" Dar eu abea puteam să mă țin pe picioare.

In sfârșit trecurăm capul Bunei Speranțe și „Niobe" își luă direcția Australia. Așa se sfârși întâia mea călătorie pe mare, cu pâine uscată muiată în rachiu și carne cumplit de sărată. Un început aspru și plin de lipsuri. Să mă ma întorc la școală? Nu, nu! Haimana cum eram, nu vroiam să fiu în sarcina nimănui și doream să ajung ceva numai prin puterile mele proprii...

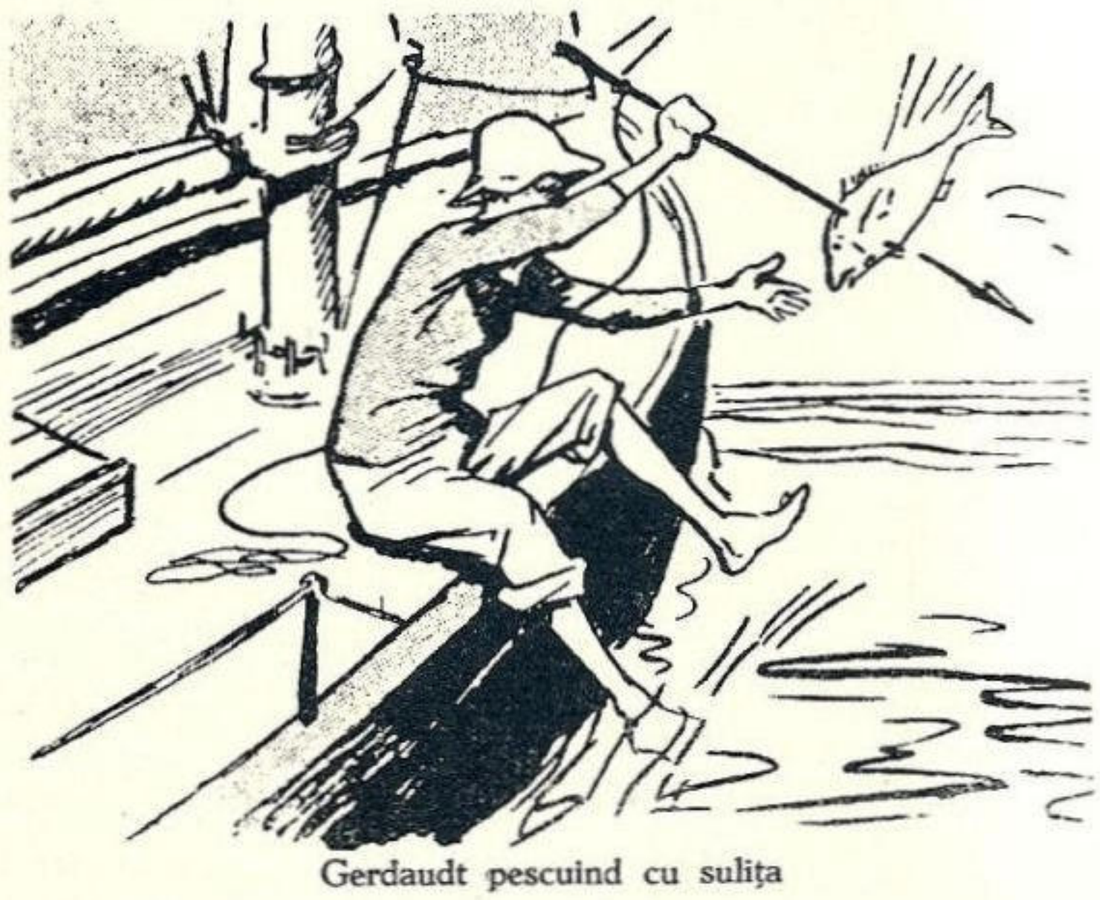


Gerbault în arboradă cu capul în jos.

Copilăria lui Alain Gerbault, călător de unul singur în jurul pământului (1)

Singur, pe yachtul său cu pânze nu mai lung ca o sală de clasă, timp de cinci ani, a făcut înconjurul lumii. Un record de curaj, de rezistență marinărească, virtuți cari l'au pus între educatorii spiritului isprăvilor pe ape din toate vremurile.

Cetindu-i cărțile drumului eroic, călătorești tu însuți cu un ciudat exemplar omenesc care se înveselește, cântă, recită poeme marinărești, atunci când valurile stau gata să-i înghită coaja de nucă pe care plutește printre abisuri; se întristează când se apropie de sfârșitul călătoriei și nu poate sta mult într'un port, chemat de glasul mării să rătăcească în necunoscut peste pustiuri de ape ca



Gerdaudt pescuind cu sulița

legendarul corăbier din vasul fantomă.

Acest breton sau normand vine, ca o reîntrupare milenară din strămoși marinari temerari, cari cu mult înaintea lui Columb au atins țărmul Americei și ale căror isprăvi au fermecat copilăria strănepotului.

„Cum am ajuns marinar? Cum s'a născut în mine dragostea de mare?

Am trăit în cea mai mare parte a tinereții mele la Dinard, aproape de portul de pescari Saint Malo, regiunea faimoșilor corsari, glorie a marinei noastre de acum două sute de ani. Când tatăl meu nu mă lua pe yachtul său, găseam totdeauna mijlocul să-mi petrec ziua pe barca vre-unui pescar.

La Saint-Malo își pregătesc acei aspri pescari bretoni corăbiile lor, pentru primejdioasee călătorii spre Tera-Nova sau spre regiunile bogate în pește ale Islandei.

De pe atunci doream să posed o mică navă. Odată, fratele meu și cu mine am strâns bani destui pentru a cumpăra o corabie pe care însă un altul a achiziționat-o înaintea noastră.

Eram ispitit de viața marinarilor bretoni și povestirea faptelor lor de curaj și rezistență mă făcea să vibrez cu intensitate.

Acolo, la Saint-Malo și la Dinard, am început să iubesc marea, valurile și vânturile tumultoase. Imi plăceau mai ales cărțile de aventuri. In multe găseam povestirea goanei după aur și întâmplările minerilor din Alaska și Kondike. Numele de El Dorado mă fermca. Uneori îmi spuneam: „Când voi fi bărbat voi descoperi El Dorado".

Copil încă, Joseph Conrad, pusese într'o zi degetul pe harta unei părți neexplorate a Africei centrale și spusese: „Când voi fi mare mă voi duce acolo". El și-a îndeplinit visul...

După fericiții ani ai copilăriei mele la Dinard, am fost trimis pentru studi la Paris, unde am fost primit intern la colegiul Stanislas. Acolo s'au scurs anii cei mai triști ai vieții mele, închis între patru ziduri și visând la lumea largă, la libertate și aventuri. Dar trebuia să învăț pentru a deveni inginer.

In acest timp izbucni războiul.

1) Seule, à travers l'Atlantique (trad. în românește edit. Fundațiilor Regale). A la Poursuite du Soleil, Sur la route de retour, — trei cărți cu întregul memorial al călătoriei de 5 ani.

Am intrat în aviaţ'e. După ce am resmţit printre nori beţia spaţiului, mi-am dat seama că nu aşi mai putea niciodată să îndur existenţa sedentară a oraşului. Războiul mă făcu să evadez din civilizaţie. Nu mai doriam să mă întorc la ea.

Un tânăr american, camarad de escadrilă, îmi împrumută o carte de Jack London din care am învăţat că se poate străbate lumea pe o navă destul de mică. A fost o revelaţie pentru mine şi mă hotărîi să încerc această aventură, după ce voi fi scăpat cu viaţă din război...".

Amintirile unui marinar poet al mărilor Pierre Loti

Fericitul călător prin toate colţurile vrăjite ale pământului — Julien Viaud în marină şi Pierre Loti în literatură — îşi povesteşte copilăria cu întâele întipăriri cari au hotărât vocaţia pelerinului pasionat de mai târziu [1]).

Chemarea mării n'a întârziat. Era doar în sânge. Un unchiu căzuse în bătălia navală dela Trafalgar; altul naufragiase odată cu vasul *Méduse*.

Deşi fecior de secretar la primăria din Rochefort, vechi orăşel din preajma Atlanticului, strămoşii trăiseră din truda muncii pe ape. Copil fiind, Julien Viaud, auzea noaptea urletul furtunilor pe mare şi cântecele marinarilor pe uliţi. Işi notează mai târziu întâile întipăriri când a fost dus la plajă.

„Marea abia se vedea şi totuşi icoana ei apărută fu aşa de puternică, că ea se tipări dintr'odată şi pentru totdeauna. Simt încă fiorul retroactiv îndată ce-mi adâncesc spiritul în această amintire. Ştiam că ne-am dus într'acolo pentru un lucru care se chiamă *mare*, dar n'o văzusem încă (o linie de dune mi-o ascundea din cauză că eram mic de talie), şi eram frământat de nerăbdare s'o cunosc. După masă, spre seară, am plecat singur... Totul mă înfiora: acest capăt de cărare necunoscută, acest apus pe un cer acoperit, singurătatea acestui colţ de sat... Apoi deodată m'am oprit îngheţat, înfiorat de frică. Inaintea mea, ceva sumbru şi sgomotos ieşise din toate părţile în acelaş timp care părea a nu mai sfârşi; o întindere în mişcare care mă ameţea... Am rămas o clipă fascinat în faţa ei. Din această întrevedere, cea dintâi, fără îndoială avusesem un presentiment nelămurit că ea va cerca într'o zi să mă fure. Şi am plecat aproape fugând, cu figura turburată, cred, cu părul sbârlit de vânt, alergând de zor să ajung la mama, s'o cuprind în braţe, să mă lipesc de ea, să mă consolez de neliniştile anticipate, neexprimabile, ce mi-au strâns inima la vederea acelor mari întinderi verzi şi profunde".

Pentru acele imagini cari i-au făcut gloria artistică, Loti se arată sensibil din copilărie. Fără îndoială, avem de aface, măcar în parte, cu emoţii şi suveniruri suprapuse, posterioare. El însă, mărturiseşte că marea i-a fost o veche cunoştinţă, poate prin strămoşii lui marinari. „Pentru a o recunoaşte astfel, marea oare o mai văzusem vre-odată? Poate inconştient... privită prin strămoşii mei marinari; fusesem născut cu capul plin de reflexele confuze ale imensităţii ei".

Mai târziu, când copilul a răsfoit revista „Tinerilor naturalişti", cartea lui de vrăji nesecate, a avut icoana clară a ţărilor calde... Fratele său, medic marinar, i-a făcut cadou o carte plină de imagini, intitulată *„Călătorie în Polinesia"*. E singura carte iubită din copilăria mea. O foiletam cu o curiozitate grăbită... Toată iarna mi-am petrecut orele de vacanţă în odae pictând imagini din Polinesia. Cu o grije deosebită coloram întâi ramurile cu flori şi apoi păsările". Scrisorile dela fratele depărtat în Oceania la Tahiti, lungi şi pline de neuitate descrieri, aveau asupra copilului o înrâurire particulară. „In visurile nopţilor mele vedeam adesea insula fermecătoare unde era el — Tahiti — şi mă plimbam acolo. Ea îmi stăpânea imaginaţia ca o patrie chimerică, dorită cu aprindere, dar inaccesibilă, situată în altă planetă.. Mă suiam pe acoperişul podului ca să citesc scrisoarea... Imi vorbea mult de un loc numit Fatana, care era o vale adâncă între nişte munţi prăpăstioşi; o seminoapte veşnică domenea acolo, sub mari arbori necunoscuţi, cu cascade şi cu covoare de ierburi pe jos". Pe toate le întrevedea de acolo de pe acoperiş, când copilul închidea ochii pe jumătate, cătând în ceaţă... Şi aceste viziuni depărtate l'au transformat lent, l'au determinat să-şi schimbe „cariera" promisă solemn; să nu se mai facă pastor închis într'un sat, ci misionar, să plece în ţările calde să predice... L-a convertit la acest gând şi un jurnal cu poze „Mesagerul" pentru misionari, pe care-l găsise nu ştiu unde. Noua „vocaţie" împăca acum amândouă chimerele neliniştitoare ale copilului: religia lui şi lumea necunoscută de dincolo de zare.

De acum încolo copilul trecuse de 12 ani; fondul sufletesc s'a hrănit mereu cu fantome şi nostalgii din literatură. Nelămuritul s'a limpezit pe încetul; visurile trandafirii, răsărite din lectura călătoriilor, se cereau a fi trăite aevea. Şi tânărul Julien Viaud, înainte de a deveni Pierre Loti, a intrat în şcolile marinei.

Nici.. comandantul nu ştia

Mircea se'ntorsese dintr'una din obişnuitele lui călătoriei. Cum povestea s'a terminat, întreabă pe „Şeful": tatul Comandor Jean Mihail, — pe atunci locotenent.

Povestitor neîntrecut, aduna în jurul lui cunoscuţii din Constanţa, cari ascultau cu nesaţ peripeţiile călătoriei, ce păreau că sunt din 1001 de nopţi.

Intr'o zi apare în mijlocul cercului şi comandantul, care era gata să descindă în baleniera ce'l aştepta la scară, spre a-l duce la uscat.

Atras de farmecul povestitorului, a uitat de casă şi a a ascultat una din întâmplările petrecute în cursul călătoriei. Cum povestea s'a terminat, întreabă pe „Şeful":

— „Dar când s'a întâmplat ce istoriseşti D-ta, domnule locotenent?"

— *„In călătoria făcută sub comanda* Dvs., domnule comandant", răspunse Şeful fără a se turbura.

— „Bine că am aflat şi eu", — încheie bunul comandant cu inima de aur, Amiralul, — pe atunci Lt. Comandor, — N. Negrescu.

Se spune că a doua zi s'a înscris şi comandantul în cercul ascultătorilor, ca să afle *şi el* cum a decurs voiajul făcut de el!

Rota di... balta

Un june ofiţer, proaspăt venit de la şcoala navală din Livorno, se coboară în calitate de pasager pe vaporul „Vasile Lupu", care făcea curse de la Galaţi la Sulina, viitoarea garnizoană a eroului nostru sublocotenent.

Mândru de prima tresă ce strălucea la mânecă, savant în faşe, bine înţeles că se uita cu dispreţ la comandantul unui vaporaş de Dunăre. Şi cu un ton de... amiral, se adresează comandantului pe limba în care 5 ani făcuse şcoala.

— *„Che rotta tenete lei signor comandante"*, — adică „ce drum ţineţi", convins că şi pe Dunăre se naviga după compas, ca la mare.

Comandantul, vechi marinar, copil de al lui „Mircea", — e vorba de Lt. Comandor (r) C. Biberi, — îi răspunde cu ironia înăscută românului şi nelipsită marinarului.

— *„Rotta di Balta"*, signor Tennente".

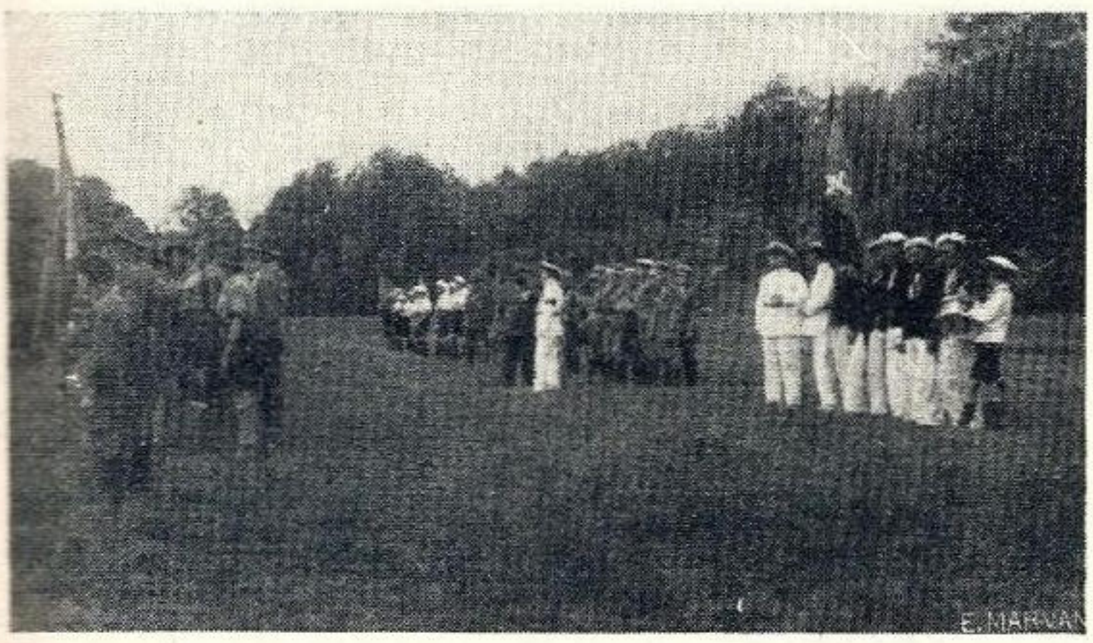
Mai nimerit răspuns nu se putea.

Cercetaşii Marinari

Micul cereetaş Berezovski din Constanţa vorbind la „Ziua Eroilor".

Cercetăşia Marină împlineşte anul acesta 7 ani de activitate. Ea a luat fiinţă cu ocazia congresului general al comandanţilor şi cercetaşilor, care a avut loc între 23-27 Aprilie 1930 în Bucureşti, pentru a comemora 15 ani de la recunoaşterea asociaţiei Cercetaşilor României ca persoană morală şi juridică, deşi de fapt la Arad exista o grupă de cercetaşi marinari, întemeiată de d. col. Sâmboteanu.

In ziua congresului, în urma cetirei memoriului întocmit



Cercetaşii marinari la jamboreea din Sibiu

de d-l *comandor Negulescu şi ing. V. Mendl,* adunarea încuviinţează înfiinţarea cercetăşiei marine, urmând ca acest deziderat să fie adus la îndeplinire de către Comandamentul Marei Legiuni, care să organizeze din punct de vedere al realizărilor practice, această nouă specialitate cercetăşească.

Ca urmare a hotărârei congresului, o comisiune specială pusă sub preşedinţia d-lui colonel *Ulisse Simboteanu* şi alcătuită din d-l *Comandor Negulescu Aurel, cpt. c-dor Tănase Ioan, cpt. de marină I. Caraman* şi *Ing. V. Mendl,* redactează regulamentul Cercetăşiei Marine.

La apelul d-lui general *Manolescu* adresat tuturor Căpităniilor de port şi comandanţilor de cohorte din localităţile aşezate pe maluri de ape, urmat şi de o adresă a d-lui Comandor Mihuţ, pe atunci Inspector general al Porturilor, până la sfârşitul anului iau fiinţă echipaje de cercetaşi marinari la Constanţa, Măcin, Bolgrad, Silistra, Bucureşti, Giurgiu, Timişoara, Brăila şi Satu Mare.

La începutul anului 1931, Comandamentul Marei Legiuni, spre a da mai multă vigoare unităţilor de cerce-

taşi marinari, hotărăşte să procedeze la constituirea secţiunei centrale de sprijin a Cercetăşiei Marine, care se constitue la 24 Martie 1931, din personalităţi marcante din toate ramurile de activitate a vieţei noastre naţionale.

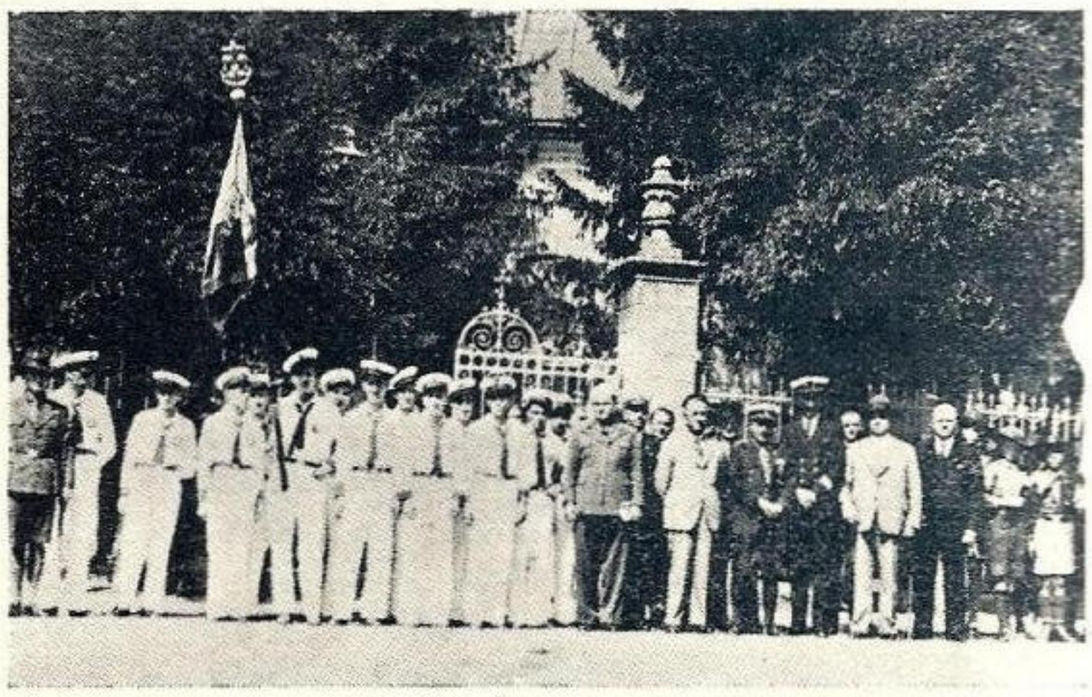
Odată secţiunea centrală constituită, Comendamentul Marei Legiuni trece la înfiinţarea de noi unităţi, reuşind ca până la sfârşitul anului să înfiinţeze echipaje de cercetaşi foarte puternice şi cu o activitate rodnică la *Oraviţa, Galaţi, Tulcea, Ismail, Orşova, Călăraşi, Reni şi Cetatea Albă.*

Văzând avântul şi dragostea cu care este îmbrăţişată cercetăşia marină în toată ţara, Comandamentul Marei Legiuni înfiinţează un birou central care să se ocupe numai de această specialitate, dând lămuriri de ordin technic şi directivele de instrucţie.

Deasemenea numeşte Inspector general al Cercetăşiei Marine pe d-l *Comandor Negulescu Aurel,* animatorul şi părintele ei.

Anul 1932 aduce o mai mare întărire a cercetăşiei marine, prin noul suflu dat întregei Cercetăşii Române, de primul Cercetaş al Ţărei M. S. Regele Carol II-lea.

Cu ocazia celei de a II-a Jamboree Naţională Cer-



Echipajul de cercetaşi marinari dela Orşova

cetăşească dela Sibiu între 5-20 Iulie, cercetaşii marinari sunt chemaţi la întreceri la prima lor Jamboree. Intrecerile şi concursurile au loc pe lacul din Dumbrava Sibiului.

La această manifestaţie iau parte delegaţiile celor mai bune echipaje de cercetaşi, pavilionul de onoare fiind câştigat de echipajul Cohortei „*Tyras*" din Cetatea-Albă, Comandant Lt.-Comandor Balaş în urma unor

Cercetaşii marinari din Bucureşti cu bărcile la Snagov.

probe destul de grele, în faţa unei comisiuni formată din specialişti de seamă. S'au remarcat echipajele din *Constanţa* (Lt. Ghezzo), *Galaţi* (Pascu), *Timişoara* (Ing. Isaicu) şi *Silistra* (Medic Mirahorian).

In luna August a aceluiaş an o delegaţie a cercetaşilor marinari din România ia parte la Jamboreea Internaţională a Cercetaşilor Marinari din Polonia, pe lacul *Garczin*.

In anul 1933 Cercetăşia Marină se organizează din ce în ce mai bine, unele echipaje ajungând ca acel dela Timişoara, de sub conducerea inimosului ei Comandant *Inginerul Isaicu*, să aibă, pe lângă un cămin foarte bine dotat şi ambarcaţiuni foarte frumoase cu bărci şi şalupe de câte 10 şi 20 persoane.

De asemenea echipajele cohortei din Constanţa, Cetatea Albă, Silistra şi Galaţi, ajung să aibă ambarcaţiuni proprii, graţie sprijinului secţiilor locale ale Ligei Navale iar cele din Bucureşti mulţumită d-lui Daia şi conduse de d. Ghezzo şi Mohor.

Cu ocazia Jamboreei Internaţionale de la *Gödölő*, ia parte şi o delegaţie română. O echipă de cercetaşi marinari dela Timişoara şi Silistra merg cu bărcile proprii şi şalupa „Moş Delamare" pe Dunăre până la Budapesta, unde sunt foarte bine primiţi.

In anul 1934 în Bucureşti Cercetăşia Marină i-a un mare avânt.

Un popas al cercetaşelor polone pe Prut

Se mai înfiinţează pe lângă fiecare cohortă de sector câte un echipaj de cercetaşi marinari cari îşi încep activitatea pe lacurile Băneasa şi Snagov, cu sprijinul societăţii *„Metropola"*, prezidată de d. Ing. *N. Caranfil*.

In urma intervenţiilor făcute de Comandantul Marei Legiuni, pe lângă autorităţile din Capitală, se obţine aprobarea ca cercetaşii să-şi poată pune ambarcaţiunile lor pe aceste lacuri astfel că cercetaşii marinari din Capitală.

In luna Iulie a aceluiaş an are loc Jamboreea Naţională dela *Mamaia*, unde iau parte şi echipajele de cercetaşi marinari din toată ţara, ca aflându-se în mediul lor. Aci s'a desfăşurat un frumos program marinăresc unde cercetaşii marinari au dat dovadă de o frumoasă instruc-

Standul cercetaşilor la expoziţia marinărească din Bucureşti.

Cercetaşii marinari români, francezi, unguri şi cehi depunând o coroană la mormântul eroului necunoscut din Warşovia.

ţie şi-şi merită numele de marinari. Tabăra fiind vizitată de M. S. Regele Carol II-lea, tinerii marinari au fost trecuţi în revistă de Conducătorul Suprem, răsplătindu-li-se astfel munca depusă în cursul unui an de instrucţie. In timpul cât a ţinut Jamboreea, adică timp de 26 de zile, tinerii marinari şi-au complectat cunoştinţele pe ambarcaţiunile puse la dispoziţie de *„Salvamar"* în cadru adevărat marinăresc.

In lunile Iulie şi August 1936 cercetaşii marinari iau parte la primirea şi conducerea unui număr de 80 de caiace poloneze ce se coboară de pe Prut spre Dunăre şi Mare pentru a merge prin Sulina la Constanţa. La primirea acestor excursionişti cercetaşii marinari au trimis delegaţii şi şalupe dela Timişoara, Silistra, Galaţi,

Cercetaşe polone scoborând Prutul

Brăila şi Reni cari au dat tot concursul autorităţilor noastre în sarcina cărora cădea obligaţia ca excursioniştii să se simtă cât mai bine pe tot parcursul ce-l aveau de executat pe teritoriul Ţării noastre. Şi în această ocazie cercetaşii marinari au arătat că şi-au înţeles menirea lor şi s'au purtat aşa după cum trebuiau să se poarte cercetaşii marinari.

In 1936 pe lângă activitatea locală, cercetaşii marinari au luat parte cu delegaţii la Jamboreea dela Braşov, precum şi la prima expoziţie marinărească ce a avut loc în Bucureşti în luna Septembrie, având un stand special unde au expus miniaturi, obiecte şi lucrări marinăreşti executate de cercetaşii marinari din întreaga Ţară, dovedind astfel că mişcarea cercetaşilor marinari trăeşte şi-şi dă roadele pentru care a fost creiată.

Astăzi Cercetăşia Marină are un număr de 22 de organizaţiuni marinăreşti cu un număr de 1222 de cercetaşi.

Prin noua organizaţie ce se va da cercetăşiei în cadrul străjeriei, Străjerii marinari se vor apropia mai mult de idealul lor, graţie sprijinului dat şi avântului pe care la luat educaţia tineretului nostru sub impulsul direct al Marelui Străjer al Neamului M. S. Regele Carol II-lea, conducătorul destinelor acestui neam.

LT. EUSTAŢIU NICOLAU

Gânduri pentru iubitorii de mare

de

ARMIN GELLER

elev cl. VI-a secundară

Un visător, așezat undeva într'un scaun comod sau într'o cameră neîncălzită, contemplă priveliștea ce i se desfășoară... Dar gândul e nestatornic. Prin contrast îi apare o plajă însorită cu o mare liniștită prin a cărei unde alunecă câte un vas singuratec.

De ce tocmai marea? E ceva de neînțeles, ce te cuprinde, ca o mângăiere și ca o reconfortare, lăsându-te să sbori pe aripi de vis spre infinitul albastru.

Toți cei cari au petrecut câteva clipe, fie pe o plajă pe care soarele își aruncă săgețile-i arzătoare, fie într'o barcă avântându-se în larg, fie pe puntea unei corăbii contemplând depărtările, ca sub imboldul unei forțe necunoscute, năzuiesc spre mare. Asemeni unui film veșnic nou îți trec prin minte amintiri de pe coaja de nucă pe care ai înfruntat imensități nebănuite. Te fac să fii frământat necontenit de un fior, — te îndeamnă: Pleacă! Fiecare undă, fiecare nouă nuanțare a cerului, fiecare fum, care trece în zare, te face să strigi prin tot eul tău: iubesc marea! iubesc imensitatea! iubesc albastrul ei!

Fie liniștită, fie mâniată ea e pentru noi una din cele mai minunate creațiuni ale divinității. Noi, prin chiar specificul nostru tindem fără răgaz spre mare.

Unduirea lină, dar totuși impunătoare, frumusețea ei fără seamăn, șuvoiul întăritor pe care-l imprimă celui ce-i trăiește sbuciumata viață, recompensează clipele de răzvrătire ale elementelor.

Cel ce a văzut vreodată acel albastru pe care cuvintele searbede nu-l pot înfățișa, acel albastru veșnic schimbător, veșnic frământat de nuanțe, nu poate să se mai despartă de el. Dacă totuși din motive independente se va întâmpla aceasta, îl va dori, va aspira prin toată existența sa spre imensa perspectivă marină. E sigur că se va reîntoarce.

Cine s'a simțit înconjurat de elemente revoltate pe care le domină cu timona, privind necontenit spre largul orizont, cine a respirat aerul puternic și binefăcător al mării, cine a înțeles chemarea tainică a imensului necunoscut, acela nu va putea trăi niciodată înconjurat de ziduri de block-house, cari ascunde cerul, mărindu-ți miopia pentru adevăratele frumuseți ale naturii.

Tânărul care prin vibrarea simțurilor sale urmează îndemnul mării, nu este un simplu aventurier, ci un evadat, un însetat al perspectivelor. El tinde spre ideal. El înțelege adevărata menirea omului. El înțelege natura. Comandametul său suprem e viața în aerul sănătos al mării, al naturii albastre.

Marinarul ar putea fi un simbol al jertfelor dar și un simbol de biruință, de înălțare a peisagiului marin. Marea e pentru el și viața și moartea. Lupta aceasta titanică dintre om și natură pentru stăpânirea cârmei vieții, îl întărește pentru toate nădejdile. Fiecare om pierdut în neantul aquatic e o jertfă pe altarul civilizației, un martir al luptei omenirii pentru marele ideal.

Luptând în mijlocul unui mediu totdeauna potrivnic, el n'are drept pavăză decât pe Dumnezeu și forța sa. Pentru el divinitatea este ființa lui însăși, este puterea lui supremă. Corăbierul e prin definiție un mistic. Aci rezidă secretul de înfruntare și de stăpânire a primejdiilor.

S'ar părea că marinarul, trăind mai mult departe de țara sa, simțul său național ar fi diminuat. Dar realitatea e alta. Dragostea de patrie e un imperativ care domină sufletul marinarului. Pavilionul țării sale concretizează legăturile lui cu pământul, cu familia sa. Deaceia în orice ocazie corăbierul ține mai presus decât toate, onoarea patriei. El e un ambasador conștient de rolul și valoarea sa, și se poartă întocmai. Adesea, vorbind cu câte un marinar de locurile sale de origină, vezi apărând câte o lacrimă discretă în ochii săi.

Corăbierul român în toate fazele desvoltării navigației a fost stăpânit de chemarea mării și de dragostea de țară. Râurile repezi de munte, Dunărea noastră bătrână și Marea Neagră au imprimat Românului fie dela munte, fie dela șes, aceiași dragoste de apă. Românul e un curajos rătăcitor; e un idealist. El înglobează toate calitățile cerute unui bun navigator.

Patriotismul său l-a făcut totdeauna să se jertfească cu bucurie pe altarul patriei sale. Războaiele noastre au dat prilej marinarilor români să facă dovada jertfelor eroice și a curajului nemăsurat.

Acum, marinarii români, strânși sub cutele drapelului dreptății și al integrității noastre teritoriale să conlucreze cu toată vigoarea la păstrarea patrimoniului național. Încă odată marinarul român trebuie să se arate demn de încrederea și grija arătată de Majestatea Sa și să lucreze în mod activ la consolidarea României, mărginită de apele albastre și stavilele istoricelor răuri.

Toate gândurile noastre să fie îndreptate spre Majestatea Sa Regele Carol II, care ocrotește destinele mării noastre și dă avânt inițiativelor, care fac din fiecare român un iubitor al câmpurilor albastre.

UNIREA

Tu sfânt pământ al țării, pământ invingător
Ce răsunat-ai astăzi de goarne și fanfare
Oh! vis măreț și falnic, o vis nemuritor
Văzut-ai România mai mândră și mai mare!

Dragoș lui Radu Vodă a 'ntins azi a lui mână
Gonind străini din țară, și sute de barbari
Călcat-au peste Milcov în buciume ce sună
Trezitu-s'au și morții, eroii cei mai mari

Unirea azi plutește pe țară, și drapelul
Mai falnic se ridică pe mii și mii de 'ogoare
Pe mândra stemă a țării și Vulturul și Leul
Mai tare luminează în marea lor splendoare

O! mare este Domnul și crucea lui cea sacră
Ce peste văi și dealuri a dus ai săi copii
In piept cu Vodă Cuza el a făcut o țară
Și a pedepsit străinii ce vreau a ne stârpi.

Dar azi un mândru soare și-un cer fără de nori
Privesc în admirație — o țară de lumină.
Unirea ce răsună din piepturi mii de ori.
Traian privește mândru, iar Decebal se 'nchină.

ANNE MARIE RUDEANU
Liceul Notre-Dame de Sion Buc.

Marea și pescuitul

de ALEXANDRU DAIA

Aniversarea marinei noastre, care amintește începuturi eroice și un trecut glorios de 40 de ani, coincide cu aniversarea celei dintâi organizări de stat a pescăriilor de pe țărmurile românești ale Mării Negre.

Aceiași dorință de afirmare puternică a spiritului creiator și organizator românesc stă la începutul organizării Pescăriilor, după cum stă la începuturile marinei noastre. Un Rege mare, Carol I, și sfetnicul său de nădejde, din acel timp, *Dimitrie Sturdza*, au văzut aceste întreprinderi naționale, atât ca un isvor de avuție națională pentru stat și particular, cât mai ales ca pe niște pietre de hotar, înfipte, dincolo de marginea Țării Românești, înlăuntrul căreia posibilitățile sunt nemărginite, printr'o marină națională și un pescuit maritim bine organizat.

Stăpânirea acestui hotar revine de drept vechiului sau noului element românesc al Dobrogei, pentru ridicarea căruia nici o cheltuială în vase, scule și așezări de tot felul nu trebuie precupețită.

Populația pescărească la noi este și acum așa cum o cunoaștem cu toți, lipovenească sau căzăcească la gurile Dunării, pe coasta basarabeană și dealungul marilor lacuri litorale din Dobrogea; este turco-tătărească sau găgăuțească dela Mangalia la Ecrene și oarecum amestcată în Constanța și împrejurimi. Aci însă, fenomenul natural de românizare, fără nici o sforțare din partea autorității de stat, a lucrat singur și cu încetul, iar prin împescărirea, în parte, și obișnuirea cu treburile marinărești a populației nevoiașe românești din mahalalele Constanței și prin dispariția treptată a populației turco-tătărești, care, singură altă dată era dedată pescuitului, populația pescărească este astăzi aproape în întregime românească.

Românizarea populației pescărești dela gurile Dunării și de pe litoralul maritim este una din marile probleme care trebue pusă cu tărie și de rezolvarea căreia ține deplina noastră siguranță la hotarul dinspre răsărit.

Această problemă, precum și altele de natură technică pescărească, au fost puse spre rezolvare, pentru prima oară, de școala de pescărie, piscicultură și marină de la Giurgiu, înființată în 1928, din inițiativă particulară, care s'a străduit să le aducă la cunoștința celor în drept. Marele public nu l-a putut cunoaște decât în toamna trecută la prima expoziție marinărească organizată la parcul Oteteleșeanu. Expoziția aceasta a avut darul să atragă luarea aminte asupra diferitelor probleme pescărești și marinărești nu numai marelui public, dar și multora dintre persoanele oficiale dornice să se documenteze.

Problemele pescuitului erau reprezentate sistematic în cifre și schițe, în standul organizat de școala dela Giurgiu.

O primă diagramă arăta raportul dintre pescuitul maritim și întregul pescuit al României.

Pescuitul maritim reprezintă mai puțin de 10% din totalul pescuitului românesc. Așa în 1921 la o producție de 18.000.000 kgr. de pește, marea nu a contribuit decât cu 1.355.000 kgr. și deși în anul următor situația se îmbunătățește, pescarii putând să-și refacă sculele în urma reînceperii importului de bumbac, oprit un timp din pricina războiului, și producția ajunge la 1.878.000 kgr. această cifră nu este intrecută decât o singură dată în 1924, când se prind aproape 2.000.000 kgr. pește. In

ceilalți ani, producția este mult mai mică. In 1932 nu atinge decât 1.777.000 kgr. iar în 1933 numai 1.257.000 kgr.

Pescuitul maritim stă pe loc. Afară de unele investiri mai importante în scule și instalații, făcute în anii din urmă de Administrația Pescăriilor, la Tăbăcăria lângă Constanța, restul lumei pescărești se găsește în aceiași stare de primitivitate rămasă de peste veacuri și moștenită odată cu Dobrogea.

Pescuitul maritim, ca orice întreprindere în legătură cu marea, pentru a putea înainta pe calea progresului, cere la început capitaluri de investițiune destul de însemnate.

De aceia, la noi, unde marea nu a intrat încă în obișnuința întreprinzătorilor români, pescuitul maritim nu atinge nici 10 % din producția totală a pescăriilor. In alte țări, cari pe deoparte au norocul să fie dotate cu o coastă mai ospitalieră decât a noastră și unde spiritul maritim este de mult intrat în sângele locuitorilor, pescuitul maritim este de zeci și sute de ori mai mare decât cel de apă dulce. Așa putem cita Anglia care pescuește 950.000.000 kgr. pește, Franța cu 250.400.000 kgr., Germania cu 200.000.000 kgr., Spania cu circa 140.000.000 kgr. țări unde pescuitul de apă dulce este de mică însemnătate față de cel maritim.

Situația acestor țări adevărat maritime, cu vechi tradiții pescărești, poate fi socotită oarecum excepțională față de a noastră. Nu am putea deci face apropieri. Nu am putea ajunge la desvoltarea acestora. Insă, o îmbunătățire a stărilor actuale ar putea fi făcută. Pescuitul nostru maritim ar putea fi de cel puțin 5 ori mai însemnat decât astăzi. Exemplul dat de Bulgaria este edificator.

Până în anul 1921, Bulgaria nu avea nici un pescar pe litoralul Mării Negre, a cărei lungime între granițele bulgare este cât aceia dela Constanța la Ecrene. După această dată, printr'o politică pescărească bine gândită și perseverent aplicată, Bulgarii au reușit să creieze o populație pescărească națională, bine pregătită și înzestrată cu un material modern. Peste 120 de vase cu motor, deservite de 900 marinari-pescari, pregătiți în școala de pescărie dela Sozopol, vânează anual între 4 și 5 milioane kgr. pește, adică de două ori și jumătate mai mult decât maximul prins vreodată pe întregul nostru litoral maritim de 420 km.

Pe aceiași lungime de litoral, dela Constanța la Ecrené, noi avem 246 de pescari cu 44 de bărci obișnuite (lotci), cu rame și pânză triunghiulară, cu care nu se poate face decât cel mult un pescuit pe coastă, un pescuit mic și cu posibilități limitate. Pentru larg, de unde am putea scoate cantități mari de pește, nu avem nici un fel de imbarcație.

Producția pe litoralul nostru dela Constanța la Ecrené, pe 120 km. lungime, este de numai 333.000 kgr. în medie, adică mai puțin decât a zecea parte din producția bulgară.

De aceia socotesc că am putea și noi năzui la a prinde cel puțin de 5 ori mai mult peste decât astăzi, așa că o producție de 8—10.000.000 kgr., pește de mare, adăogată producției actuale ar putea restabili într'o oarecare măsură echilibrul pierdut, dintre producția și consumul peștelui.

Inainte de război la o populație de 8.000.000 locuitori se prindeau 18.000.000 kgr. pește și se importau 10.000.000 kgr. astfel că de fiecare locuitor reveneau 3 1/2 kgr. pește anual. Astăzi pentru 19.000.000 locuitori, nu revin, cu producția scăzută de 14—17.000.000 kgr. anual, nici 1 kgr. de pește de cap, importul fiind suprimat.

Dacă ținem seamă că înainte de război din întreaga producție, o parte, circa 14.000.000 kgr., era consumată la oraș, căci satele se mulțumeau cu restul de 4 milioane și cu peștele sărat, cosacul importat din Rusia, și

dacă socotim că orașelor, cari totalizau 2.000.000 de locuitori le reveneau câte 7 kgr. pește de cap de locuitor, atunci starea de acum este foarte deosebită. Deosebirea este și mai izbitoare față de țările streine. In Spania consumul se ridică la 7 kgr. de fiecare locuitor. In Franța ia 12 kgr., iar în Anglia, pentru ca să se ridice la 30 kgr. de cap de locuitor, trebuie să se mai importe anual câte 4—500.000.000 kgr.

La popoarele producătoare și consumatoare de pește atât economia națională cât și sănătatea publică sunt mult mai bune decât la țările importatoare și consumatoare de carne. Din această pricină, dar și pentru că urmărește să-și câștige o independență deplină în găsirea mijloacelor de hrană, Germania caută să mărească producția de pește de mare, creindu-și o industrie a pescuitului și formându-și o populație pescărească bine pregătită în școli, cu vase și scule moderne. Ministrul Marinei întreprinde o propagandă uriașe prin premii, afișe colorate, cărți și articole de ziare, pentru mărirea consumului de pește pe măsură ce producția se mărește.

In ce privește, rezolvarea problemei pescuitului maritim, trebue să urmeze calea următoare:

1. Să se înființeze o *școală de pescari maritimi la Constanța,* unde să se dea fiilor de români, doritori să îmbrățișeze această meserie, putința de a se instrui, învățând cele mai bune mijloace de prins pește și cele mai potrivite pentru Marea Neagră.

Speranța unui început de școală pescărească pentru anul acesta, o avem acum.

2. Să se creieze un *credit pescăresc* ca să dea putința pescarilor să-și cumpere toate sculele și imbarcațiile potrivite unui pescuit activ în largul mării. In orice caz,

chiar dacă un credit pescăresc nu poate fi făcut dela început, pescarii absolvenți ai școlii dela Constanța, trebuesc înzestrați de stat cu vasele și sculele de care vor avea nevoie, urmând ca, încet-încet, să întorcă prețul sculelor și imbarcațiilor din vânzarea peștelui prins.

3. Să se împroprietărească, pescarii absolvenți ai școlii, în locurile cele mai bune pentru pescuit, dându-le în acelaș timp loc de casă și grădină pentru zarzavaturi și fructe.

4. Să se urmărească și să se îndrumeze, de către un specialist, întreaga activitate a pescarilor aceștia, cari eventual ar fi constituiți în asociație sau cooperativă de producție și consum, prin care să-și poată vinde sau industrializa produsul pescuitului.

5. Să se înființeze *porturi de refugiu* în punctele mai însemnate de pescuit. Litoralul nostru maritim are prea puține locuri de adăpost. In afară de Constanța și Sulina, unde porturile oferă adăpost, restul locurilor sunt inospitaliere. Nici o imbarcație în timp de furtună nu poate să se ascundă într'un port potrivit acostărilor în bune condițiuni, iar Constanța și Sulina prezintă din punct de vedere pescăresc mari inconveniente. Lipsa de locuri libere, în aceste porturi, unde să se poată instala magaziile și depozitele pescarilor, unde să vie imbarcațiile și să se liciteze peștele, legile vamale, prea rigide, formalitățile numeroase cari trebuesc îndeplinite și cari nu se pot aplica la pescuit, îngreuiază pescuitul și scumpesc peștele. Nu mai punem la socoteală că descărcarea și vânzarea peștelui, mai ales în zilele de vară se face înainte de a se ridica soarele pe cer, pentru ca peștele să nu fie stricat din pricina căldurilor, în timp ce birourile vamale nu se deschid decât la 8 dimineața. Intr'un port de pescuit aceste neplăceri sunt înlăturate.

Din 1932 am propus printr'o serie de articole scrise în „România Maritimă și Fluvială" și apoi în „Marea Noastră", ca vechiul punct pescăresc dela plaja *„Duduia"*, să se amenajeze transformându-se într'un port de pescari, iar în 1935, printr'un raport înaintat M. S. Regelui Carol al II-lea, marele commodor al Y. C. R. R., protectorul și inițiatorul tuturor mișcărilor sportive din țara noastră, am cerut ca acest port să fie construit, înglobându-se în lucrările de întărire ale malurilor de N. E. ale Constanței, servind și ca port de yachting.

Propunerea aceasta, în afară de multe alte avantaje pe care le are, se justifică în primul rând prin ieftinătatea soluției față de ori-care alta, ce s'ar propune, pentru că o parte însemnată de cheltueli se acoperă prin sumele cari în orice caz urmează să fie cheltuite pentru diguirile și umpluturile de pe porțiunea plăjii *„Duduia"*. Municipiul Constanța ar trebui să fie primul interesat, ca acest port să fie construit, întrucât fiind folosit și pentru yachting, cheltuelile de construcție s'ar acoperi mult mai repede decât prin vinderea de parcele din terenul câștigat asupra mării, prin taxele de cheiaj luate, prin chiriile de pe instalațiile construite și indirect prin taxele comunale de tot felul încasate de pe urma traficului comercial și a mișcării nouă de călătorii ce s'ar îndrepta spre Constanța pentru practicarea sporturilor de yachting. S'a socotit că un singur yacht lasă anual în portul de care ține, cam 200.000 de lei, în cumpărări de materiale, plăți de personal, întreținerea proprietarilor și a invitaților lor. Astăzi la Constanța sunt circa 10 yachturi cari lasă 2.000.000 de lei anual.

Un port pescăresc aproape de centrul orașului, așa cum se vede în toate țările din Occident, fără să aducă nici un prejudiciu de ordin estetic, ba din contră, și nici de ordin sanitar, pe lângă bogăția de pește pe care ar revărsa-o asupra Constanței, ar fi o cauză de desvoltare a tuturor sporturilor de apă și de obișnuire cu marea a tineretului constănțean, căci deși Constanța este un port cu viață comercială intensă, locuitorii ei duc mai mult o viață de uscat, neavând aproape nici o legătură cu marea și cu preocupările pe care ea le naște. De aceia, cea mai mare parte a comerțului maritim, a navigației și toate meseriile în legătură cu navigația sunt făcute de streini, Românii se mulțumesc cu funcțiunile de stat, cu munca de hamal în port, cu cele câteva profesiuni libere, neprinse încă de streini, sau șomează.

Obișnuirea tineretului cu meseriile în legătură cu marea trebuie să înceapă de pe acum. Polonia, lipsită aproape de mare, dar care a întrevăzut ca foarte apropiată clipa când va trebui să pornească spre alte continente, — de altfel de pe acum câte-va milioane de naționali formează colonii puternice în America, — a înființat Liga Marit mă și Colonială, acea „Ligă Morska", care pe lângă tendința de a forma gustul tineretului pentru mare și marină, care ajută efectiv la creiarea unei frumoase marine comerciale și militare.

In ce ne privește, dacă vom putea să ne creiem cel puțin o populație marinărească și pescărească numeroasă și o flotă românească atât de mare încât să poată păstra pentru Români miliardele cari iau drumul streinătății, drept navluri pentru transportul produselor românești, încă va trebui să fim mulțumiți. Grecia și Italia, Norvegia și Suedia, spre a nu vorbi de Anglia, Franța, Germania, Japonia și Statele-Unite, trag o mare parte din venitul lor național din navlul vaselor naționale.

Dar pentru a ajunge la acest stadiu înaintat de desvoltare este nevoie să se înceapă cu formarea pescarilor, cu organizarea litoralului nostru maritim, înființându-se porturi de refugiu pentru pescari și yachting, în toate punctele mai însemnate. Atunci deabia marina noastră va deveni așa cum, în chip minunat i-a urat să ajungă *M. S. Regele Carol al II-lea*, „O MARINĂ PUTER-„NICA, în care să bată un singur suflet și un singur „gând, în care marinarii să fie adevărați marinari, a „căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe valurile „vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o „singură pasiune, VASUL LOR".

România are singură școală de pescărie

Germania are 34 de școli

Anglia-Franța-Italia-Spania-St. unite-Canada-Rusia au câte o școală, în fiecare port principal, de pescărie au și universități speciale pentru studiul pescăriei

România are
o singură școală de
pescărie

Germania are 34 de școli
Anglia-
Franța
Italia
Spania
St. Unite
Canada
Rusia

au câte o
școală, în fie-
care port prin-
cipal, de pescărie
au și universități
speciale pentru
studiul pescăriei

Pescuitul nostru maritim

de Dr. ZAHARIA POPOVICI

Pescuitul maritim este o îndeletnicire eroică. Ea cere mâini harnice pentru o muncă aspră din copilărie până în toamna târzie a vieţii, curaj şi dispreţ de moarte.

Pescarii dela mare sunt bărbaţi sdraveni, întăriţi în lupta continŭ pe care o dau cu elementele naturii. Ei cutreeră marea cu lotcile lor, cât o coajă de nucă, atât pe vreme bună cât şi pe timp de furtună, în ger şi viscol ca şi pe ploae şi prin ceaţă. Pericolele prin care trec sunt nenumărate şi nu există pescar la mare care să nu fi privit, cel puţin odată, moartea în ochi. Şi câţi din ei nu şi-au făgăduit, când furtuna deslănţuită îi surprindea în larg şi valurile ce cădea peste ei în chip de capace umplând lotca cu apă erau gata să-i înece, că se vor lăsa de această meserie de vor scăpa cu viaţă

Dar tot atâţia au revenit la mare şi, înfruntând din nou valurile şi vântul, au plecat până departe de unde nu se mai zăreşte ţărmul. Căci în ciuda tuturor pericolelor, care îi ameninţă, marea le este dragă, iar meseria o moştenesc din tată în fiu.

Pescuitul maritim este de două feluri: de coastă şi de larg. In largul mării se pescuesc astăzi calcanii, sturionii şi rechinii; aproape de ţărmuri se prind: aterinele, chefalii, scrumbiile albastre, caraghioşi, stavrizii, guvizii, calcanaşii, pălămizile, etc.

Pescuitul de larg este abia la începuturile sale. Aproape tot ce avem azi stă în legătură cu pescuitul de coastă. El se exercită cu îmbarcaţiuni modeste, fără motoare. In unii ani, acest pescuit dă producţii binecuvântate, alteori însă, când bancurile de peşti nu se apropie de ţărm, abia produce atât, încât pescarii să poată trăi dela o zi la alta.

Peştele de mare mai cu seamă anume unele specii — oferă consumatorilor o mult mai mare variaţie în ceeace priveşte gustul decât peştii de apă dulce, de aceia pretutindeni el s'a introdus pe pieţe câştigând prioritatea.

Situaţia generală de alimentare a populaţiei noastre cere aprovizionarea pieţelor de consum cu cantităţi mult mai mari de peşti marini decât se face acum. Românului îi place peştele; îl preferă chiar altor alimente. In vreme ce în alte ţări, de pildă în Germania, se face o propagandă intensă pentru mărirea continuă a consumului de peşte marin, în România cererea a fost totdeauna mai mare decât oferta. Producţia a fost deci totdeauna mai mică decât nevoile interne. Rezultă de aci că avem dreptul să intensificăm pescuitul pentru a mări producţia şi a stabili un oarecare echilibru între cerinţe şi cantităţile oferite spre vânzare.

In nici un domeniu nu ni se oferă un prilej mai fericit pentru desvoltarea activităţii, ca în pescuitul maritim. Trebue să ne descătuşăm de ţărm şi întinzând velele să pornim cu primul vânt bun în mare. Să căutăm peştii departe în larg, în apele mai adânci, unde se îngrămădesc bancurile lor în diferitele anotimpuri.

Prin desvoltarea pescuitului maritim se dă de lucru nu numai pescarilor, căci de el sunt legate şi alte industrii. In adevăr, în pescuitul maritim se foloseşte: *lemnul* pentru construcţii de lotci şi barcaze, pentru lăzi de ambalaj şi butoaie de peşte sărat; *coşuri* pentru transportul peştelui şi al paragatelor; *rogojini* pentru acoperitul peştelui pescuit în larg şi apărarea instrumentelor de pescuit; *combustibil* — în special benzina, motorina şi uleiuri — pentru mişcarea motoarelor; *ghiaţa* pentru conservarea peştelui proaspăt; *condimente* pentru afumarea şi prepararea peştelui în conserve; *chimicale* pentru conservarea şi întreţinerea sculelor pescăreşti şi a îmbarcaţiunilor; *sare, uleiuri* şi *oţet* pentru conserve de peşte; *textile* — bumbac şi macco pentru scule pescăreşti, cânepă pentru frânghii, pânzeturi pentru vele, şorţuri şi îmbrăcăminte impermeabilă; *piele* pentru rame, opinci, ghete şi unelte pescăreşti; *ferul* pentru construcţii de vase pescăreşti şi ancore: *oţelul* pentru cârlige de pescuit; *tabla* pentru cutii de conserve şi butoaie de transportat uleiurile industriale de peşte; *alimente* pentru hrana pescarilor; *căruţe, camionete* şi *trenul* pentru transportul peştelui şi distribuirea lui în interiorul ţării, etc., etc.

Iată dar câte ramuri ale economiei naţionale sunt legate de pescuitul maritim; iată şi tot atâtea direcţii, în cari îşi vor arăta roadele măsurile cari se vor lua pentru promovarea acestei ramuri de îndeletnicire naţională.

Pescuitul maritim este, deci, o ocupaţiune încadrată în economia naţională, cu materialul impozabil de fisc, iar promovarea ei înseamnă promovarea întregei economii. In acelaş timp chestiunea are şi o însemnată latură socială, fiindcă această îndeletnicire absoarbe numeroase braţe de muncă şi asigură existenţa unei părţi din populaţia litoralului nostru cu familiile lor.

Trebue să asigurăm viitorul acestei ocupaţiuni, creiând o bază sănătoasă desvoltării ei. In tendinţa sa de progresare, naţiunea noastră trebue să cuprindă şi pe pescarii noştri dela mare.

Baza sănătoasă, necesară desvoltării pescuitului la mare, o vor crea conducătorii pescăriilor Statului, cu atât mai sigur, cu cât în fruntea lor stă *Dr. Gr. Antipa*, care lucrează de peste 40 ani pentru organizarea acestei ramuri de îndeletnicire naţională. O continuitate atât de lungă este menită să-şi dea tocmai acum roadele.

Măsurile care urmează a se lua pentru desvoltarea pescuitului maritim trebue să asigure:

a) Meseria de pescar la mare şi, prin aceasta, traiul unei numeroase populaţii;

b) O pepinieră pentru marina noastră comercială şi militară;

c) Independenţa ţării de străinătate în ceea ce priveşte aprovizionarea cu peşti marini şi mai cu seamă cu conservele făcute din ei şi care abundă pe pieţele noastre. Problema alimentării populaţiei din propriile sale puteri este mai însemnată acum, în timpurile critice pe care le străbatem, ca ori când.

Ţinând seamă de realizările de până acum, îmi exprim convingerea nestrămutată că în curând se vor înfăptui speranţele nutrite de pescarii dela mare şi vom vedea pe tot litoralul mării noastre răsărind cherhanale moderne, prevăzute cu gheţării şi depozite de sare; pe mare se va auzi în sfârşit sgomotul vaselor de pescuit motorizate; în centrele de pescuit mai mari vor lua fiinţă depozite pentru aprovizionarea cu unelte de pescuit, şcoli pescăreşti practice şi dispensare medicale pentru pescari.

Prima cherhana mare s'a construit în 1935/936 la Caliacra; ei îi vor urma construcţia, celei dela Vâlcov, Constanţa-Tăbăcăria, Sf. Gheorghe, Jurilofca şi Cetatea Albă, precum şi instalaţii mai modeste în centrele pescăreşti intermediare, de însemnătate economică mai mică.

Pentru stabilirea bazelor ştiinţifice necesare desvoltării pescuitului maritim, Administraţia Pescăriilor Statului a înfiinţat în anul 1932 *Institutul de Bio-Oceanografie din Constanţa*. Programul de activitate al acestui Institut, întocmit de d-l Dr. Gr. Antipa, care a propus şi înfiinţarea lui, prevede cercetări teoretice şi practice menite să rezolve problema vitală a pescuitului maritim: *de a se obţine cantităţi tot mai mari de peşti, în mod cât mai constant cu tot mai puţină muncă şi mijloace de exploatare.*

In jurul acestui Institut sunt grupaţi azi cercetători cu pregătire de specialitate şi pescari. Prin activitatea lor comună se cercetează:

a) fenomenele biologice de cari depinde producţia de peşti marini şi modul în care influenţează ele veniturile pescăriilor;

b) regiunile marine cu îngrămădiri sezonale mari de peşti migratori;

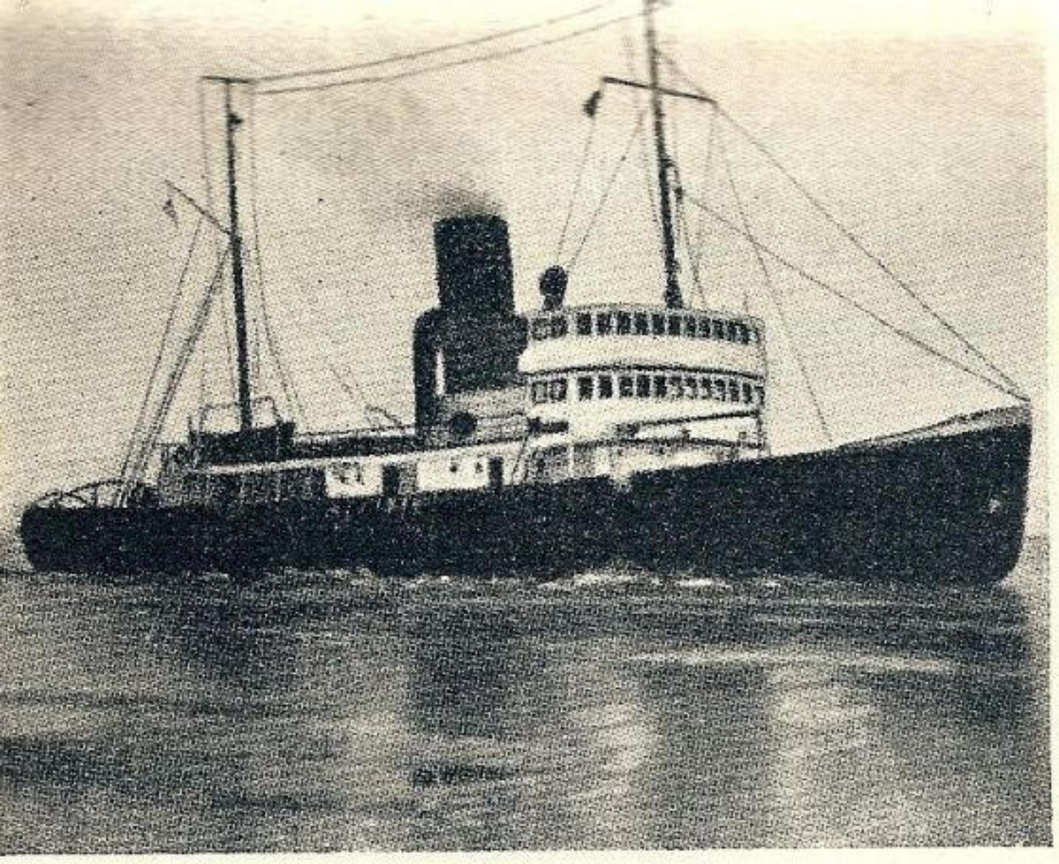
c) densitatea populaţiunilor de peşti migratori de diverse vârste;

d, repartiţia organismelor cari servesc ca hrană peştilor cu valoare economică;

e) rentabilitatea pescuitului cu toate instrumentele folosite azi de pescari şi posibilitatea introducerii altor instrumente;

f) metodele de valorificare a peştilor de mare prin vânzare proaspătă, conservare-industrializare.

Deşi Institutul nu este încă amenajat complet în vederea atâtor cercetări, totuşi a obţinut de pe acum rezultate însemnate, publicate în parte la Academia Română. Institutul a fost sprijinit în largă măsură de marina noastră militară. La stabilirea acestei colaborări a contribuit în deosebi d-l Amiral Bălănescu, invitând Institutul să ia parte la lucrările în mare ale Serviciului Hidrografic al marinei. Nu pierd nici această ocazie pentru a-I exprima recunoştinţa noastră.



Vaporul STETTIN
lucrând în ghiață.

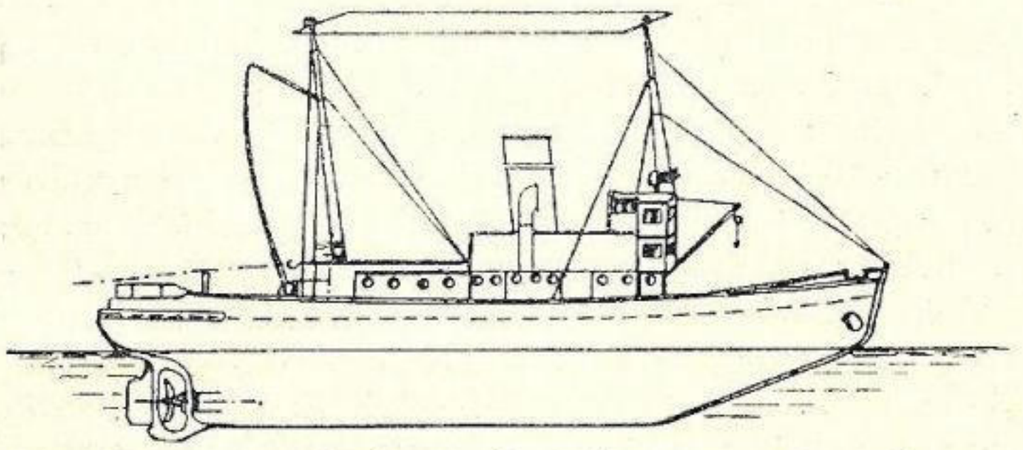
Spărgătoare de ghiață

de
Ing. P. DEMETRIAD

In mult și de demult desbătuta chestiune a spărgătoarelor de ghiață, primim din partea D. Inginer P. DEMETRIAD, Directorul Docurilor Brăila și Vice Președintele secției noastre din Brăila, următoarea întâmpinare, pe care o publicăm cu recunoștință pentru documentata și obiectiva ei expunere :

Domnule Director,

Subsemnatul Inginer Inspector Gen. P. Demetriad, în calitate de membru al secției Ligii Navale, din Brăila, urmărind informațiunile relative la SPĂRGĂTOARELE DE GHIAȚĂ, am văzut că pe de o parte vă lipseau informațiuni exacte asupra procurării spărgătoarelor, iar pe de altă parte înfățișați teza acelora, care cred că NU SE POATE ASIGURA NAVIGAȚIUNEA IARNA PE DUNARE PRIN VASE SPARGE-GHIAȚA.



Vasul spărgător de ghiață „Stettin" cu etravă specială

Voi comenta cele două obiecțiuni ce faceți :

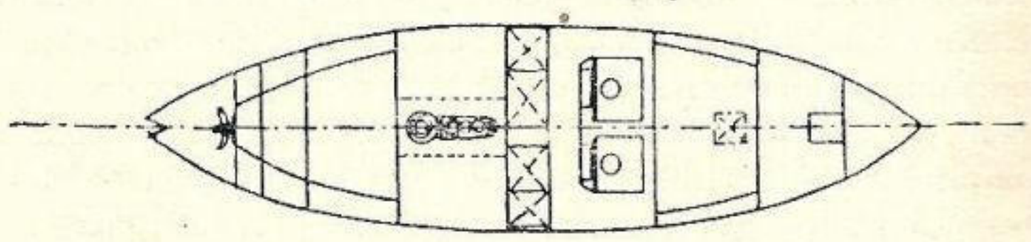
1. *Informațiuni puțin precise asupra chestiunei procurării celor două vase sparge-ghiață.* — In numărul 5 din Mai 1936 al revistei „MAREA NOASTRA" la rubrica „De la un număr la altul", se dau unele informațiunii asupra cumpărării de către Stat a două spărgătoare de ghiață. Ca unul ce am fost însărcinat de D-l Ministru de Comunicații, în Aprilie 1935, să cercetez șantierele Navale de la Nord (Germania-Danemarca-Suedia) în vederea procurării unor vase sparge-ghiață capabile de a întreține șenalul Brăila-Sulina pe Dunăre, vă lămuresc această chestiune.

La reîntoarcerea din străinătate, am prezentat la Iulie 1935, o grupă de 7 oferte, culese de la șantiere, pentru a se achiziționa două vase mari „sparge-ghiață", de o putere între 2000—2500 cai, conducându-mă pentru detalii după un model perfect : vasul STETTIN construit în 1933 pentru Camera de Comerț din orașul cu același nume, din Germania. Cum vasele urmau să fie gata la începerea iernei 1935/1936, am recomandat șantierul Oderwerke, care construise vasul STETTIN, și care posedând încă pe atunci, modelele și planurile de atelier, putea procura vasele cu cel puțin 2 luni mai repede ca alte șantiere, tot așa de valoroase. Dosarul acestei licitațiuni restrânse se găsește în arhiva Direcțiunei Generale a Administrației P. C. A., în comitetul căreia s'a discutat chestiunea. Nu s'au putut însă *comanda vasele.* Administrația P. C. A. ne-dispunând pe atunci (1935) de fonduri pentru plata primei rate cu toată înlesnirea făcută de acel șantier german: plata în 5 rate anuale de vre-o 12 milioane lei.

Fostul Ministru de Finanțe, D-l Slăvescu, actual Director General al Creditului Industrial, în anul 1936, la doleanțele Cameei de Comerț din Galați că nu s'au găsit fonduri pentru plata ratelor spărgătoarelor, nici în 1936. a opinat să se acorde Administrației P. C. A., un împrumut de 150.000.000 lei, DAR PRIN INTERMEDIUL ORGANIZAȚIEI C. E. K. poștal. Din acel împrumut trebuia să se achiziționeze între altele și cele două vase sparge-ghiață, *dar Organizația C. E. K. nu a putut înlesni până la finele anului 1936 fondurile, având înscrise cu precădere, alte împrumuturi de câte-va sute de milioane.*

2. *Subiectivitatea cu care este judecată reușita asigurării navigațiunei pe ghiață prin Dunăre, de către o flotilă de vase sparge-ghiață între care vor figura două mari vase sparge-ghiață.*

Redactorul D-v MIRTH, în rubrica „De la un număr la altul" 15/IV/1936—15/V/1936 arată o bănuială marcată, atât pentru foloasele economice ale întreținerei șenalului navigabil iarna până la Brăila cât și pentru posibilitatea rezolvărei technice. Citez: *Hotărîrea construcției acestor spărgătoare de ghiață a fost determinata mai mult de nevoia de a da satisfacție cererilor cercurilor comerciale, etc., de cât de convingerea că întradevăr aceste spărgătoare vor putea menține navigația*



Spărgătorul de ghiață STETTIN

deschisă pe timpul iernei". Mai departe, redactorul D-v încheie cu *„suntem înclinați a crede că milioanele ce se vor da pentru aceste spărgătoare vor servi mai curând pentru o experiență de cât pentru obținerea unor rezultate favorabile și certe".*

Am respectul acestor păreri adverse, dar doresc ca ele să se sprijine pe cercetări asupra ceiace s'a făcut în alte părți sau pe studii asupra problemei pe care o susțin: *Asigurarea navigațiunei iarna prin vase sparge-ghiață, dar prin vase bine studiate pentru acest scop.*

Sunt expert naval al Oficiului Căpităniei Portului Brăila de aproape 27 de ani și posed o cultură teoretică ca inginer-mecanic diplomat al Școalei Centrale din

Paris; *am citit în tot acest interval diferitele manuale asupra construcției vaselor de râuri ca remorchere și șlepuri, dar nu am găsit nicăeri o expunere detaliată asupra remorcherelor sparge-ghiață.* De câți-va ani am intrat în studiul de detaliu al acestei chestiuni și *am constatat insuficiența tratare a chestiunei vaselor sparge-ghiață în manualele curente.*

Eficacitatea vaselor sparge-ghiață, modul lor de lucru precum și construcția lor specială, nu se găsesc expuse în cursurile de construcțiuni navale predate în școli. Afară de un tratat german publicat la 1900 și citând tot ceeace s'a făcut în câte-va decenii precedente de către Reichul german pentru porturile din acea țară, această problemă este tratată numai în periodice, germane, engleze și ruse.

Având în vedere studiile speciale ce am făcut asupra problemei spărgătoarelor de ghiață, sunt dar cel mai mare partizan al asigurării navigațiunii pe Dunărea maritimă prin vase sparge-ghiață și cred, că acei ce sunt acum sceptici sau adversari, vor deveni ca și mine partizani, dacă se vor documenta asupra ceeace s'a făcut în alte țări în aceiași problemă și se va studia technica de construcție a vaselor sparge-ghiață.

Pentru a înlesni și lămuri pe cei sceptici am adunat într'un studiu (mult mai scurt de cât aș fi dorit căci am fost forțat de necesitățile tipografice) cele câte-va elemente de bază, pe care m'am sprijinit pentru a face propuneri concrete în Iunie-Iulie 1935 Administrației Comerciale P. C. A. cu privire la vasele sparge-ghiață pentru Dunăre.

Studiul meu, ceva mai rezumat, a apărut în Revista NATURA, numărul din Noembrie 1936, iar mai detailat a fost publicata în ultimul număr al Buletinului Societății Politechnice (cu data Octombrie 1936) dar apărut în Ianuarie curent.

Constatând din cele publicate în ziarul Universul, tot de D-voastră Domnule Comandor, sub denumirea „Moș Delamare" la *Cronica maritimă pe anul 1936,* că nu ați remarcat studiul meu în NATURA, vă trimit anexat un extras d'n B. S. P., pentru ca să mă puteți urmări, în modul cum înțeleg să se asigure navigabilitatea Dunărei iarna și pe ce motive, practice de exploatare și technice de construcție, ajung la concluzia cu foloasele economice pentru a susține necesitatea spărgătoarelor de ghiață la Dunăre.

Ulterior încheerilor mele, am citit că Sovietele vor să asigure prin spărgătoare de ghiață drumul prin Oceanul înghețat dela Nord, între Siberia și Japonia. Nu cred să aibă cineva curajul de a susține că Dunărea ar fi mai teribilă ca Oceanul Înghețat.

La Aprilie—Mai 1935, am consultat o serie de eminenți specialiști în chestiuni de spărgătoare și le-am prezintat harta Dunării de Jos cu explicațiuni date de D-l Inspector de Porturi A. Vasilescu, care ne însoțea. Concepția la care noi am ajuns, nu este numai rezultatul ofertelor fabricanților ci concentrarea sfaturilor Directorilor de Minister Dr. Ing Teubert și Helmershausen din Berlin, a șefilor de exploatare a spărgătoarelor din Hamburg, a eminentului inginer Kemp din Hamburg (Directorul laboratorului naval), în fine a Directorilor de Porturi Autonome din Copenhaga și Goteborg, încheind cu sfaturile Sindicului Cam, de Com din Stettin. Dintre fabricanți voi cita bogata documentare ce ne-a produs D-l Giljon, Dir. Santierelor Smith & Comp. din Roterdam, care cercetase situația la Dunăre prin secretarul său.

Am împins prudența până a nu recomanda la Iulie 1935, folosirea motoarelor Diesel-electrice, deși la 1934, începuse să funcționeze, spărgătorul YMER al Marinei Suedeze. Regret acea rezervă de atunci, întru cât Republica Sovietelor a comandat acum două vase sparge ghiață cu motoare Diesel-electrice, ca unele mai perfecționate.

Nu mi s'a dat posibilitatea în iarna 1935/1936 de a vedea la lucru vasul „YMER" și astfel am rămas la propunerea mașinei cu aburi pentru propulsiune, în loc de motoare Diesel electrice ca ultima perfecțiune cu aplicare la vase sparge-ghiață: pornire imediată și rază de acțiune mărită.

Am fost poate mai lung de cât aș fi dorit, în întâmpinarea se vă fac prin această scrisoare, dar nu mă îndoesc că veți înlesni unui membru al Ligii Navale, să-și spună cuvântul său într'o chestiune atât de importantă.

Sper că voi avea onoarea de a fi comentat în primul număr al revistei, pentru ca cititorii să poată auzi și părerea unui partizan al spărgătoarelor de ghiață.

Incheind cele expuse, Domnule Director, vă rog a primi asigurarea stimei ce vă păstrez :

P. DEMETRIAD
Inginer Inspector General

Intr'un număr viitor vom da un rezumat cu concluziile domnului Inginer P. Demetriade, extrase din Buletinul Societății Politechnicei pe 1936, apărut în Ianuarie 1937, revista noastră ținând pe de o parte a respecta părerile fiecăruia, pe de alta a supune cititorilor documentele pro și contra în orice chestiune care atinge navigația pe apele noastre.

Red.

Ordin de zi

Frig, boli, necazuri. Țara cotropită. Totuși... unii se gândeau și la ei.

Comandantul marinei P. S. a rămas surprins că în procesele verbale de înmormântare ale marinarilor, — și au fost destui, — se trecea pentru scădere bocanci, mantale, căciuli, cojoace cu care fusese înmormântați cei căzuți la datorie.

Pentru a curma acest abuz, — au fost și de acestea din păcate, — comandantul a dat următorul ordin de zi :

„Pe viitor, fie frigul cât de mare, morții se vor îngropa fără căciuli și fără cojoace".

Dacă n'are temelie

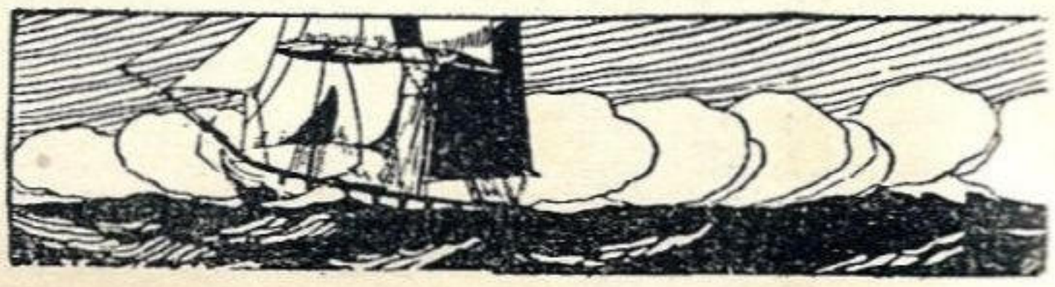
Vaporul „Principesa Maria", cel mai dansator vapor al nostru, — după bricul Mircea, — necăjise rău pasagerii, din cauza unei hule puternice. La intrarea în Bosfor toți cei chinuiți de rău de mare au înviat și chinuiți de foame, așteptau cu nerăbdare să devoreze bogatul și apetisantul meniu.

Până să vină chelnerii, surprind următorul dialog.

— „Mă rog mata, cum se poate ca o casă așa mare cum e vaporul, așa di tare, că doar e de oțel, să se clatine atâta de rău ?"

Soțul răspunde :

— „De mare, mare este; de tare, tare este; dar... *dacă n'are temelie ?!.*



CERCETAREA ŞTIIŢIFICĂ A OCEANELOR

de Contr'Amiral P. BARBUNEANU

Una din problemele. ce şi-au pus primii navigatori, a fost cunoaşterea adâncimii în diferite puncte a imensei suprafeţe de apă de străbătut, pe care ochiul nu era capabil să o pătrundă decât numai la câţiva metri dela suprafaţă.

Deşi ştiinţa navigaţiei ajunsese la o desvoltare importantă, în special prin soluţionarea determinării punctului năvii, totuşi oceanografia se găsea încă în întuneric, când avântul ştiinţelor din secolul al XVIII-lea aruncă oarecare lumină asupra necunoscutului mărilor.

Astfel teoria mareelor, care aparţine atât ştiinţelor exacte cât şi ştiinţelor de observaţie, a fost studiată de Kepler, Newton şi pusă la punct de Laplace. Apoi, începuturile geologiei atrage atenţia savanţilor asupra fundului mărilor şi asupra constituţiei sedimentelor marine — natural pe micile funduri accesibile — iar mai departe se fac studii asupra salinităţii, temperaturii, coloarei şi transparenţei apei de mare. Din acest punct de vedere se poate considera, că geograful general Marsigli prin lucrarea sa, *Istoria fizică a mării* (1725), este adevăratul întemeetor al oceanografiei.

Cu toate aceste studii, fundurile adânci rămân complect necunoscute până la jumătatea secolului al XIX-lea din cauza lipsei aparatelor de sondat. Se credea chiar că oceanul are adâncimi insondabile, aşa de rudimentare erau aparatele de cari se serveau navigatorii, când nu rare ori s'a filat saula sondei şi peste 15.000 metri, fără să se atingă fundul oceanului Alantic, care în realitate nu are mai mult ca 8340 metri la nord de Portorico.

In 1845, Alexandru de Humboldt, cu drept cuvânt scria în lucrarea sa *Cosmos* (1845—1851), că se cunoaşte tot aşa de puţin fundul mărilor ca şi pătura atmosferică a globului terestru.

In anul 1854 se produce însă o mare revoluţie în ştiinţa oceanografiei prin invenţia sondei cu greutate pierdută a aspirantului *Brooke* din marina Statelor-Unite.

Acest ingenios şi simplu aparat, complectat cu un acumulator de panglici de cauciuc, atârnat de o vergă în afara bordului şi suportând firul sondei, a permis atunci pentru întâia oară să se facă sondări precise, chiar prin filarea a mai multe mii de metri.

In a doua jumătate a secolului trecut se începe era cercetărilor metodice ale oceanografiei graţie perfecţionării repezi a aparatelor de cercetat şi de observaţie precum şi directivelor date de ofiţerul din marina americană *Maury*, care după studii îndelungate, a adunat date asupra fenomenelor meteorologice şi le-a întrebuinţat în folosul navigaţiei practice. După propunerea sa navele de războiu americane începură o serie de sondaje nu numai în apele lor teritoriale, dar şi în largul oceanului Atlantic, perfecţionând neîncetat metodele de sondat.

Cu toate acestea, ştiinţa oceanografiei nu ar fi luat avânt bazată numai pe interesul ştiinţific, în ce priveşte cunoaşterea fundului oceanelor, care necesită cheltueli foarte mari, dacă nu ar fi intervenit şi interesul practic, rezumat în cercetările hidrografice şi în punerea cablurilor telegrafice submarine.

Desvoltarea navigaţiei, prin creşterea tonajului navelor, avea nevoie de cunoaşterea precisă a fundurilor mici, care comportă confecţii de hărţi hidrografice, costiere şi de larg şi redactări de instrucţiuni nautice. In acest scop marinele de război ale Angliei, Statele-Unite şi ale Franţei îşi creiază servicii hidrografice speciale, cărora se datorează primele cunoştinţe de topografie submarină ale fundului platoului continental.

Pentru cercetarea zonelor adânci, telegrafia submarină fu aceia, care dădu un avânt nebănuit în această direcţie, de îndată ce se ivi necesitatea cablului submarin. Puţin după anul 1850 existau deja cabluri în marea Mediterană. Un noroc pentru ştiinţa oceanografiei fu ruperea cablului în apropiere de Cagliari în anul 1860, când se putu dovedi la ridicarea lui, existenţa organizmelor vii pe fundul Mediteranei, contrar ideilor dominate de până atunci. Aşa s'a născut convingerea, că adâncimile oceanelor trebuie să fie populate şi aceasta dădu ocazie cercetătorilor să imagineze şi să construiacsă aparate speciale pentru recoltarea organismelor de pe fundurile mărilor.

După aceasta s'a pus problema instalării cablurilor transoceanice. In această privinţă cel mai mare interes îl aveau Statele-Unite de a se pune în legătură cu restul lumii şi de aceea ele au şi jucat la început cel mai mare ról în aşezarea cablurilor în Atlantic şi în Pacific. Asemenea lucrări erau însă condiţionate de cunoaşterea exactă a adâncimilor şi a constituţiei fundului oceanelor. Operaţia sondării oceanului Atlantic pentru întinderea cablului între Irlanda şi Tera-Nova se execută în anii 1856 şi 1857 cu navele americane *Arctic* şi *Cyclops*, iar în anul 1858 la 12 August se schimbă prima telegramă între Europa şi America. După ce fu aşezat cablul transatlantic, se trecu la studiul Pacificului de Nord cu nava *Tuscarora*, care în anul 1874 îşi depuse informaţiile culese, după care a urmat mai târziu aşezarea cablului transpacific.

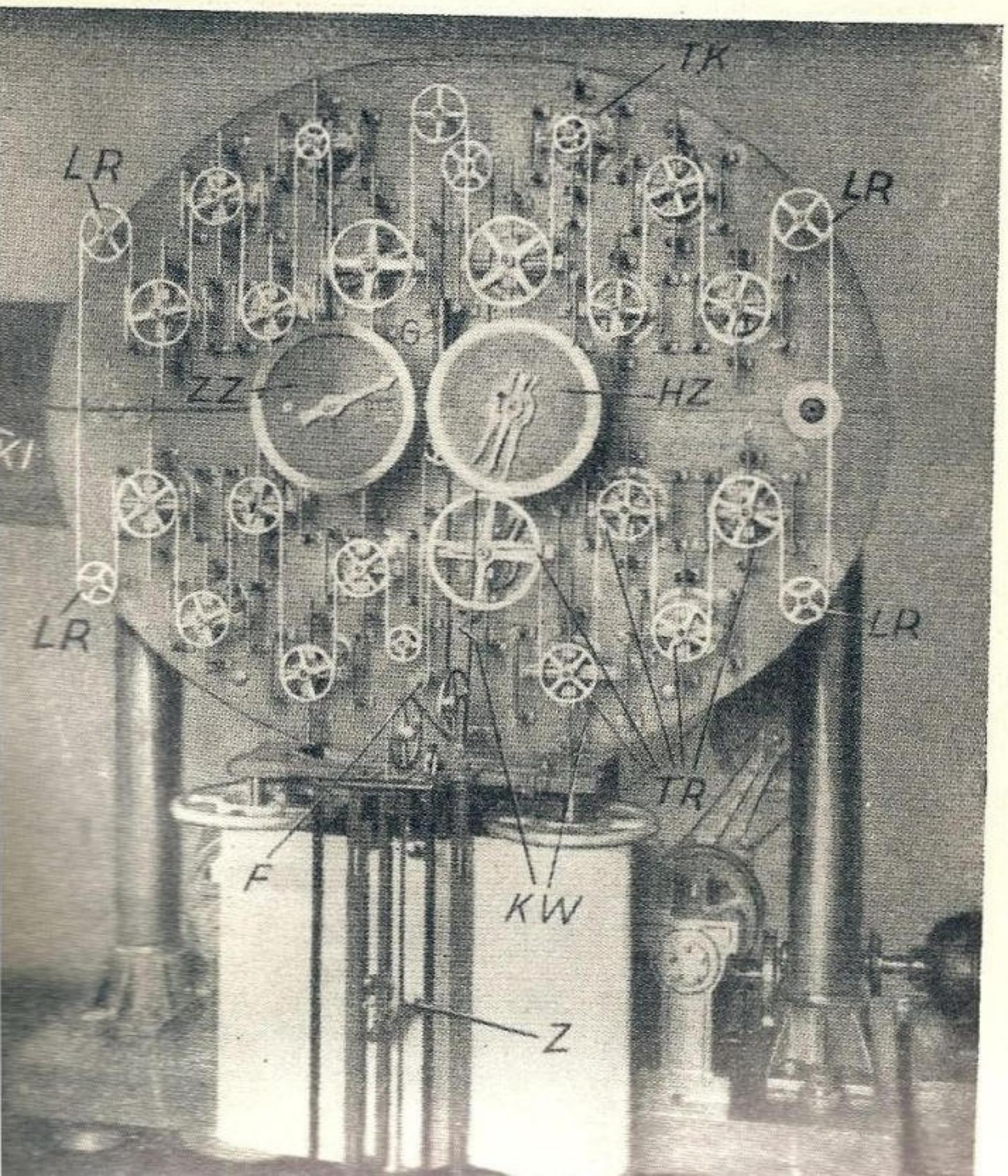
Acest început odată făcut, Anglia procedă şi ea mai departe la legarea coloniilor sale cu metropola prin cabluri submarine care formează astăzi o reţea considerabilă pe fundul Oceanelor. Nu fără interes sunt şi cercetările Franţei în această direcţie. De fapt ei se datoreşte aşezarea primului cablu submarin peste canalul Mânecei care a funcţionat pentru prima oară la 25 Septembrie 1854. Astăzi cel mai lung cablu submarin este acela care leagă San Francisco cu Manila din insulele Filipine, care are o lungime de 14.140 de kilometri şi a fost aşezat în 1905.

Dar cercetările fundului oceanelor se continuară de navele Angliei nu numai în direcţiunile pe unde trebuiau să fie aruncate cablurile, ci şi în altele, pentru a culege date asupra temperaturii şi asupra condiţiunilor fizice şi biologice ale apei.

Odată elanul dat, primele rezultate fructuoase obţinute deşteptară curiozitatea generală şi înflăcărară ambiţia şi altor state de a contribui la progresele oceanografiei, aducându-se acestei ştiinţe cea mai frumoasă contribuţie în a doua jumătate a secolului trecut. Angliei îi revine onoarea celui mai energic impuls şi celor mai frumoase rezultate în acest domeniu.

Dintre toate expediţiile ştiinţifice cea mai însemnată este acea fă-

Unul din aparatele pentru studiat mareele



cută de corveta engleză *Challanger* şi care a fost preparată de amiralitatea britanică împreună cu Royal Society din Londra.

Această corvetă având la bord învăţaţi ca Wyville Thomson, Murray, Renard, Buchanan şi Carpenter pleacă în luna Decembrie 1872, cutreerând oceanele Atlantic, Pacific şi Indian şi se înapoiază în luna Mai 1876, parcurgând în acest timp 96.000 de mile marine. Documentele acestei importante călătorii de studii fără seamăn au fost publicate în 52 volume dela 1876 până la 1891 şi sunt considerate ca o operă ştiinţifică de mare valoare, din care îşi trage originea, oceanografia fizică şi biologică.

Cam în acelaş timp au avut loc şi călătoria în jurul lumii a corvetei germane *Gazelle* (1874—1876) şi a vaporului american *Tuscarora* (1873—1876) în oceanul Pacific care au contribuit împreună cu cea precedentă la fundamentul cunoştinţelor noastre asupra adâncimilor, constituţiei fundului, distribuţiei temperaturii, densităţii şi conţinutului de sare în cele trei oceane.

Printre numeroasele expediţii cu caracter oceanografic ne vom mărgini a număra numai câteva mai deosebite.

Astfel nava norvegiană *Vöringen* cercetează în anii 1876—1878 mările Nordului şi găseşte între Norvegia şi Islanda adâncimea maximă de 3667 de metri; vaporul american *Blake* în anii 1877—1883 cercetează amănunţit oceanul Atlantic găsind cea mai mare adâncime de 8341 metri în bazinul nord american şi 3875 de metri în golful Mexic; navele franceze *Travailleur* în 1881 şi *Talisman* în 1883 au cercteat deasemenea oceanul Atlantic iar vaporul *Romanche* a sondat 7370 de metri, cea mai mare adâncime în Atlanticul de Sud; expediţia germană cu *Valdivia* în 1899 a găsit şi cercetat depresiunea Capului Bunei Speranţe.

Marea Mediterană şi marea Roşie au fost cercetate ani dearândul între 1891—1897 de nava austro-ungară *Pola*, care a găsit şi cea mai mare adâncime de 4400 de metri a Mediteranei la 40 de mile sud-vest de capul Matapan.

De remarcat sunt şi cercetările navelor italiene *Washington* în anii 1881—1883 şi *Vettor Pisani* în 1882—1885 precum şi primele sondaje în marea Neagră făcute de către canoniera rusească *Cernomoretz* şi de vaporul rusesc *Vitiaz* în anii 1894 şi 1895.

Oceanul Pacific a mai fost cercetat de navele americane *Albatros* 1900—1905 şi *Nero* 1899.

Această din urmă navă cercetând regiunile pentru întinderea cablului telegrafic între America şi Japonia a găsit adâncimea de 9636 de metri lângă insula Guam din grupul insulelor Mariane care a fost socotită ca cea mai mare adâncime oceanică măsurată până în anul 1912, când nava *Planet* găseşte cu sonda în apropiere şi la est de insulele Filipine adâncimea de 9788 de metri. In aceiaşi regiune mai târziu în anul 1927, nava germană *Emden* a practicat 335 sondaje acustice din care unele au fost înregistrate la peste 10.000 de metri, iar cea mai mare înregistrare a fost de 10290 de metri.

Aceste cifre de sondaje acustice n'au o precizie sigură întocmai ca şi sondajele mecanice executate pe funduri foarte mari. Totuşi, din controlul făcut, reese că la Estul insulelor Filipine există cea mai mare adâncime oceanică măsurată până acum care trece de 10.000 metri, atingând după ultimile măsurători ultra-sonore cifra de 10.793 de metri.

Cunoaşterea în parte a mărilor polare se atribuie în special Norvegienilor, apoi Suedezilor, Americanilor, Englezilor, Germanilor, Ruşilor, Danezilor, Austriacilor şi Italienilor. Amintim aici numai numele câtorva întreprinzători îndrăzneţi, care cu riscul vieţii lor au adus progrese însemnate oceanografiei.

Astfel John Ross în 1818 atinse în baia lui Baffin cu o sondă-ancoră adâncimea de 1957 de metri.

In 1840 Parry atinse latitudinea nordică de 82° 45', în 1858 Nordeuskiöld cercetează sistematic adâncimile şi condiţiunile fizice ale regiunilor polare şi în 1878—79 reuşeşte să străbată marea înghetată pe la nordul Siberiei cu nava suedeză *Vega*. Nansen cu nava sa specială *Fram* 1893—96 atinge în 1896 latitudinea de 86° 14' N şi descoperă curentul polar, care-i transportă nava prinsă în ghiaţă dela insulele Siberiei Noui la insulele Spitzberg. Cercetările făcute în timpul acestei expediţii de 4 ani asupra adâncimilor, compoziţiei fundului, temperaturii, salinităţii şi densităţii apei au îmbogăţit considerabil cunoştinţele oceanografice din regiunile polare de nord şi nu variază mult de ceiace s'a mai adunat în urmă de alte expediţii în acest domeniu.

Ceea ce a făcut să crească numărul acestor staţiuni de observare a fost mai mult interesul practic determinat de posibilităţile de traversare aeriană a bazinului arctic. Amintind numai în treacăt de nenorocita încercare a lui Andrée în 1897, când balonul nu avea cârmă şi aeroplanul nu exista, vedem mai târziu speranţele crescând prin invenţia mijloacelor de sbor. Astfel în 1924 Amunsden întreprinde primul sbor în regiunile arctice, plecând din insula Spitzberg, după care urmează Byrd în anul următor ajungând până la pol, iar în anul 1926 dirijabilul *Norge* traversează marea Arctică peste polul Nord dela Svalbard în Islanda la Alaska. Catastrofa dirijabilului *Italia*, condus de generalul Nobile în 1928, precum şi moartea nefericitului Amundsen, plecat cu aeroplanul în căutarea victimelor, a scăzut entuziasmul cercetărilor aeriene de a stabili o legătură permanentă peste oceanul Arctic.

In ce priveşte încercarea lui Wilkins în 1930 de a cerceta marea interioară arctică sub ghiaţă cu submarinul, aceasta nu a fost decât o vagă speranţă, pentru care s'au cheltuit bani şi s'au făcut preparative, care au eşuat dela început.

In regiunile polare de Sud cercetările oceanografice au fost mai slabe şi de date mai recente, datorite mai cu seamă rigoru mai mari a climatului antarctic. Absenţa oceanului moderator, marile înălţimi ale platoului Antarcticei între 2000—4000 de metri, permanenţa anticiclonului antarctic fac ca aceste regiuni ale polului Sud să fie improprii nu numai vieţii omeneşti dar chiar ori cărei forme de viaţă animală şi vegetală, în comparaţie cu latitudinile regiunilor arctice cari sunt populate şi unde înfloresc plantele.

Vasco de Gama şi Magellan sunt primii europeni, cari au navigat în apele oceanului Austral. După ei au urmat alţi navigatori, cari s'au lăsat spre latitudini din ce în ce mai mari spre a descoperi acel mare continent austral citat în textul bine cunoscut al lui Ptolemeu. Gloria de a fi descurcat enigma aceasta se datoreşte marelui navigator James Cook, care în anii 1772—1775 parcurge oceanul Austral sub toate meridianele şi pătrunde în Sud până la latitudinea de 71° 10', fără a da de continentul citat. Acest mare voiaj de circumnavigaţiune marchează începutul erei călătoriilor ştiinţifice, ca urmare a erei descoperirilor.

De altfel cele mai multe descoperiri spre polul Sud se atribuie vânătorilor americani şi europeni, cari înaintau spre latitudinile mari, mânaţi neîncetat de goana după balene şi foci, fără însă ca ei să se ocupe de partea ştiinţifică. Afară de o scurtă incursie în mările sudice făcute de *Challenger*, nimic nu a mai fost atacat ştiinţificeşte între voiajul lui Ross în 1842 şi acela a exploratorului belgian Gerlache, care în anii 1897—1899 cu nava *Belgica* întreprinse fructuoase cercetări oceanografice în aceste mări.

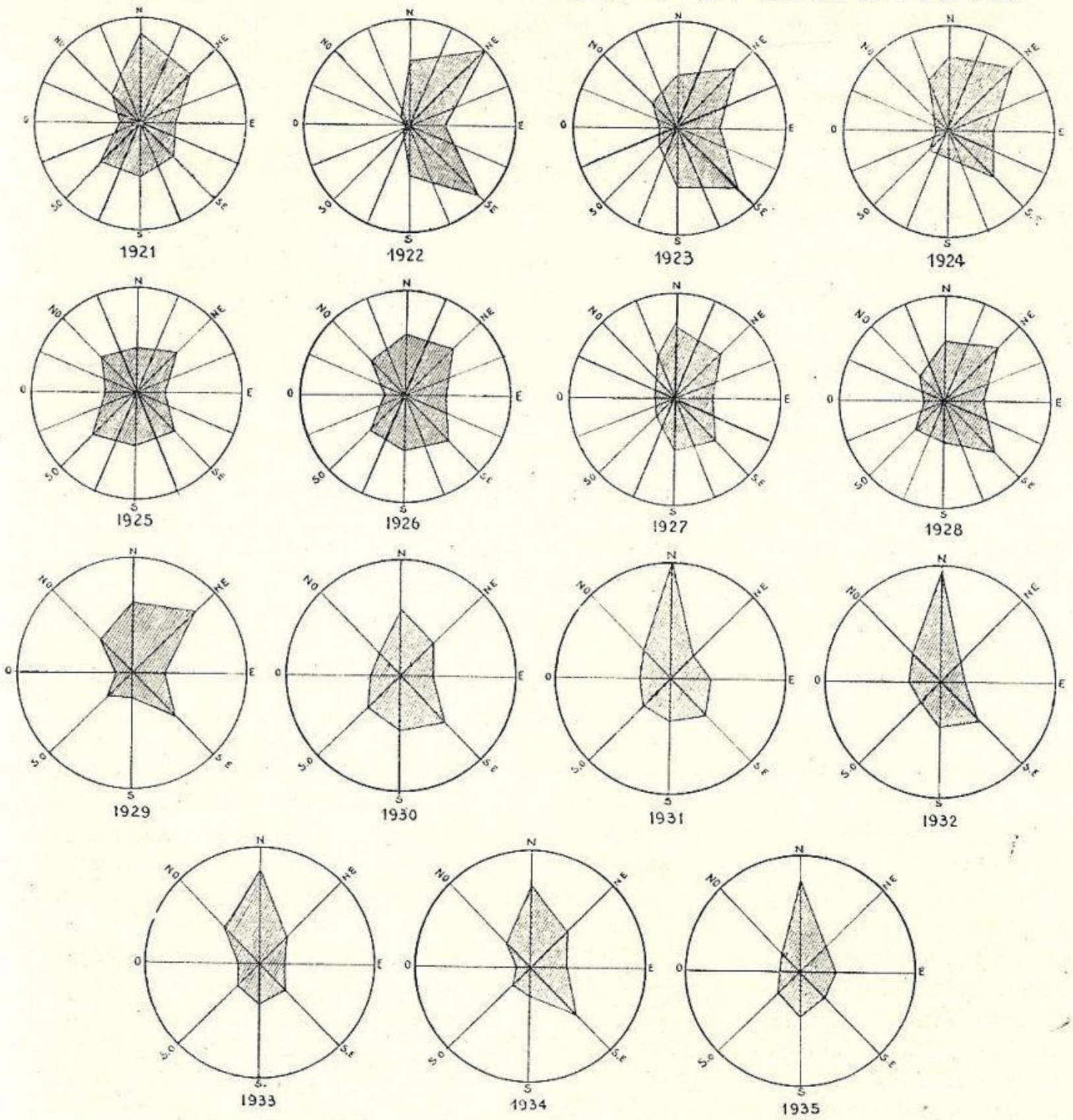
Până în ultimii ani expediţiile polare sudice s'au îndreptat mai mult spre partea vestică a teritoriului Antarctidei şi numele de Gerlache, Charcot, Scott, Amundsen, Byrd şi Wilkins marchează fiecare una sau mai multe etape în cuceririle ştiinţifice ale lumei polare australe.

Spre complectarea catalogului oamenilor de ştiinţă, cari au adus multiple servicii oceanografiei, trebue să atribuim un loc de frunte prinţului Albert de Monaco, care prin admirabilele campanii la bordul yachturilor sale începând din 1885 şi până la moartea sa în 1922, cu întreruperea războiului, a adus cele mai mari servicii oceanografiei punând la contribuţie munca şi averea sa.

Din toate cele expuse până aici se vede caracterul internaţional al cercetărilor ştiinţifice asupra oceanelor. Pentru a întări acest caracter şi a coordona toate lucrările de această natură s'au înfiinţat diverse instituţiuni internaţionale: *Consiliul internaţional permanent pentru explorarea mării*, cu sdiul dela 1900 la Copenhaga; *Institutul Oceanografic şi muzeul oceanografic* la Paris şi Monaco şi *Biuroul Hidrografic internaţional* cu sediul la Monaco.

Aceste instituţiuni înregistrează toate comunicările ce se fac de diverse ţări în domeniul oceanografiei şi le difuzează prin buletinele şi revistele lor în toată lumea.

Diagrammes des Vents de la Région de Soulina
établis d'après les donnés du Service Météorologique de Roumanie



Influența vânturilor asupra evoluției Deltei Dunării

de
Radu CIOCARDEL

In urma studiilor întreprinse în regiunea Deltei Dunării între anii 1933-1935, am constatat că vânturile au o mare influență asupra evoluțiunii acesteia. Acest fapt a fost observat de asemenea de d-l Dr. Gr. Antipa încă din 1913, precum și de către d-l Comandor Fundățeanu, în urma lucrărilor hidrografice executate de Serviciul Hidrografic al Marinei Regale în vara anului 1927.

CARACTERISTICILE VANTURILOR ŞI A CONSECINȚELOR LOR NATURALE

Vânturile predominante în regiunea Deltei Dunării sunt cele de NNE, NE și SE (a se vedea planșa anexată cu diagramele vânturilor din regiunea Sulina). Viteza lor variază între 3—5 m. pe secundă, însă nu rareori această viteză e depășită.

In largul mării vânturile dau naștere la valuri a căror lungime de undă e cuprinsă între 10—16 m. și a căror amplitudine variază între 1—2,5 m. Se constată că cu cât valurile se apropie de țărm, cu atât scade și lungimea de undă și amplitudinea, iar în apropierea bancurilor valurile devin cicloidale.

In larg, din cauza frecării curenților de aer cu apa, iau naștere curenți marini, a căror direcțiune e aceea a vânturilor ce le provoacă; când curentul provocat de vânt se întâlnește cu un curent marin, atunci el ia direcția rezultantei acestora. Adâncimea curentului provocat de vânt e proporțională cu viteza acestuia; ea variază între 1 și 2 m. însă în timpul marilor vânturi de NE, atinge chiar 3 m.

Aceste fapte au fost observate în parte de către Serv. Hidrografic al Marinei, observațiuni ce au fost date la iveală de către d-l Comandor Fundățeanu în lucrarea „Eșirea la Mare", publicată în revista Fundațiilor Regale din Martie 1934.

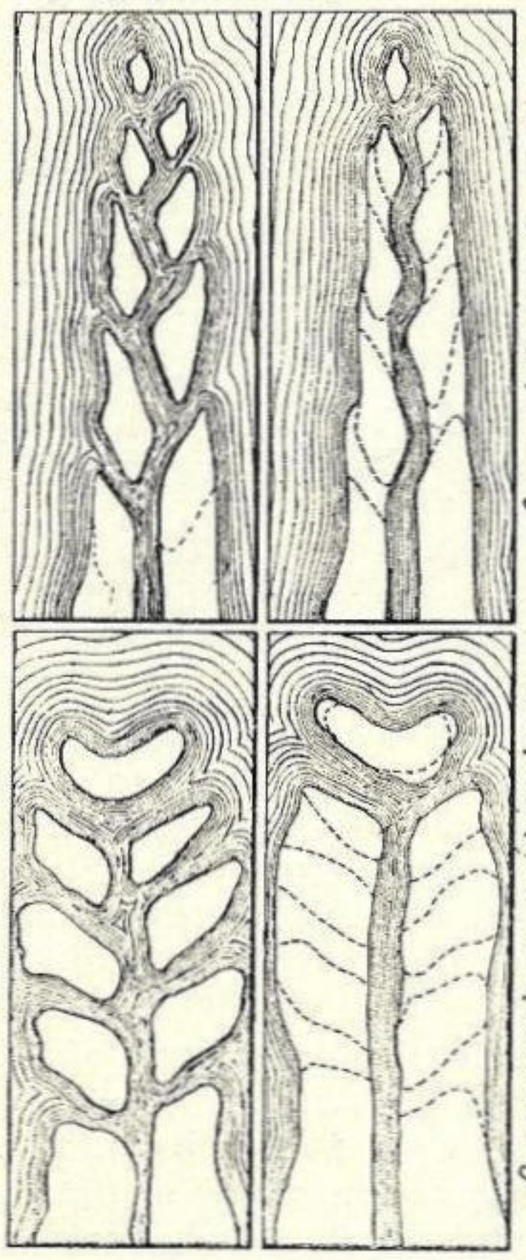
INFLUENȚA VANTURILOR ASUPRA EVOLUȚIUNII DELTEI

Se constată că vânturile influențează asupra sedimentațiunii de la gurile Dunării, prin valurile și curenții superficiali marini ce îi provoacă, iar nu prin acțiunea lor directă. Astfel constatăm că prin acțiunea vânturilor în general, apele fluviale sunt menținute pe bancuri, iar viteza curenților fluviali e mult micșorată, fapte ce măresc considerabil viteza de sedimentare. Din această cauză se observă o deformațiune a sistemului general de înaintare în mare a brațelor Deltei. Astfel, în loc ca înaintarea să se facă prin bancuri alungite în direcțiunea curenților fluviali după tipul descris de d-l Dr. Gr. Antipa în lucrarea „Wissenschaftliche und Wirtschafliche Probleme des Donau Deltas" pag. 27, ea se

Déformations subies par les atterissements du Delta du Danube à cause des Vents.

DELTA DE CHILIA

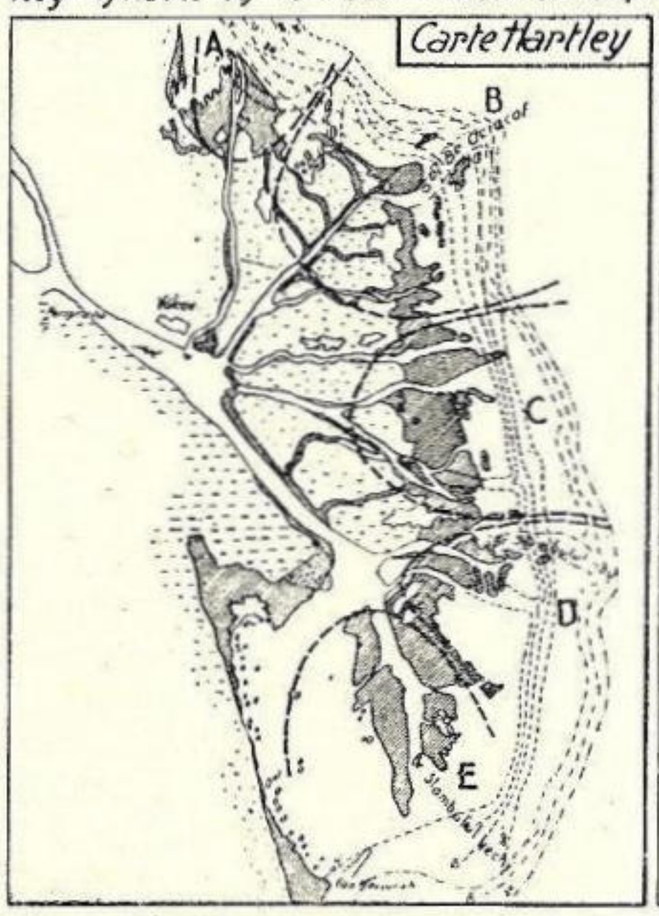
Schéma du mode d'avancement des bras du Delta de Chilia dans la mer



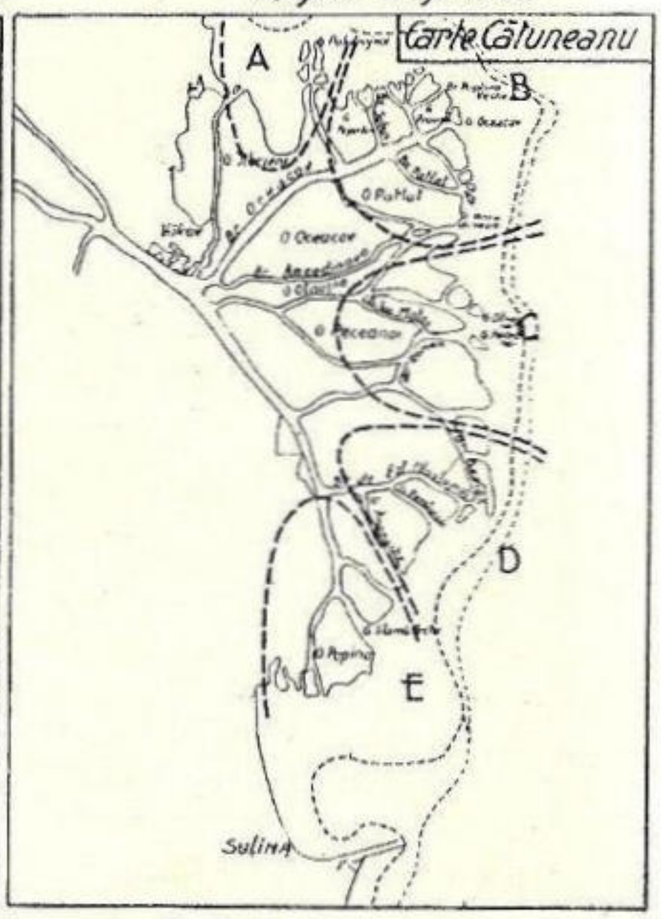
Avancements normal par bancs allongés dans le sens du courant fluvial d'après Gr. Antipa.

Avancement anormal par bancs déformés par l'action des vents.

Régions pointillés montre l'état du Delta en 1830. (d'après les Bates Russes.)
Régions hachurées montre l'état du Delta en 1857.



Complétée en 1929 par le Service hydrographique de la marine Royale de guerre.



Les Vents dominants dans la région du Delta du Danube sont: NNE. NE. et SE.—

Les Zones A. C et E sont les régions d'avancements normal (tipe d'écrit par Gr. Antipa.) pendant que les Zones B et D. sont d'avancements anormal; mais les atterissements de toutes les Zones subissent des déformations plus ou moins prononcées à cause de l'action continue des Courants Marins.—

face prin bancuri deformate, după cum se vede în planșa alăturată (Schema du mode d'avancement des bras du Delta du Danube dans la Mer).

Studiind hărțile evoluțiunii Deltei Dunării și în special a Deltei Chilia, se observă că aceasta se poate împărți în mai multe zone (a se vedea planșa cu Delta Chilia). Distingem astfel zone de avansare normală, (tip Antipa) și zona de avansare anormală (deformate de vânt). Zonele A. C. și E. ne arată regiunile de avansare normală, iar zonele B. și D. de avansare anormală.

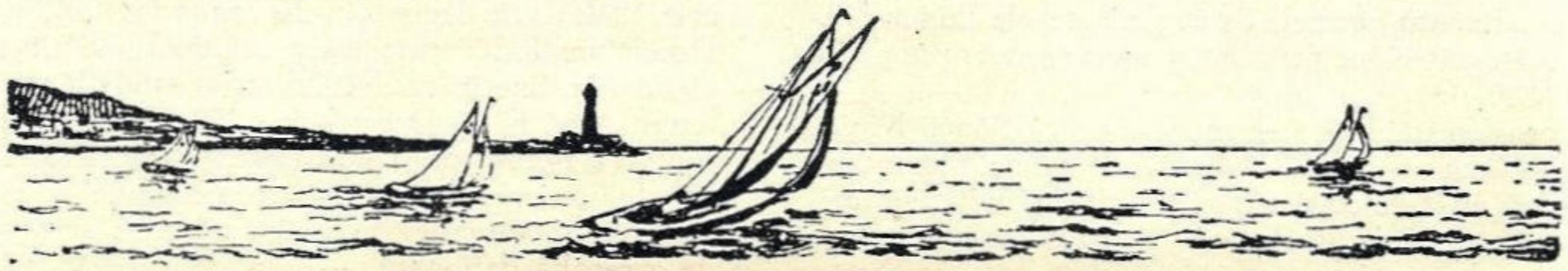
Toate aceste zone suferă însă deformațiuni foarte importante din cauza acțiunii continue a curenților marini.

In procesul de sedimentare de la gurile Dunării mai intervine cu succes alt factor: valurile cicloidale. Acestea țin apele fluviale pe bancuri, grăbindu-le creșterea: au de asemenea o mare importanță în creșterea barelor și chiar a grindurilor.

In general vânturile de NE ajută creșterea regiunii de Nord a Deltei (Oceacoff), iar vânturile de SE a regiunilor Sf. Gheorghe și Stambulul Nou.

CONCLUZIUNI

Din complexul de fenomene fizico-chimice ce au loc în procesul de sedimentare de la gurile Dunării vânturile joacă un rol important prin valurile și curenții superficiali marini ce îi provoacă, iar nu prin acțiunea lor directă.



Banca Națională a României

Nu este operă cu caracter național pe care înțelegătorii și inimoșii conducători ai Băncii Naționale Române să nu o fi sprijinit.

Liga Navală Română e în special recunoscătoare pentru adăpostul ce i s'a dat în proprietățile băncii, pentru repetate danii acordate cu toată larghețea de ambii vice-președinți ai L. N. R., d-nii Dorel Dumitrescu și Mitiță Constantinescu.

d. Mitiță Constantinescu Guvernatorul B. N. R.

Până în prima jumătate a veacului al XIX-lea, nu se poate vorbi în țara noastră de organizațiuni bancare și cu atât mai puțin de Bancă de Emisiune, dat fiind că, subjugarea noastră politică a îngreuiat, pe tot timpul duratei ei, mersul normal al vieții noastre economice și financiare. De aceia, Banca Națională a României, apare de abia la 1880, ca o necesitate imperioasă de a se creea României o monetă unitară națională, care urma să activeze viața financiară și economică a țării, ce năștea odată cu apariția ei.

Aceasta nu înseamnă că până la acea dată încercări nu s'au făcut. Incă dela Regulamentul Organic, Adunarea Obștească în adresa către Kiseleff, arată necesitatea și cere înființarea unei Bănci de Emisiune. Idee, reluată mai târziu de majoritatea oamenilor noștri politici, și deși susținută de forțe ca Barbu Ştirbey și Barbu Catargiu în ședința Camerei din 11 Decembrie 1860, totuși nu se traduce în fapt.

O înfăptuire practică s'a încercat în Moldova, la 1856, prin înființarea Băncii Naționale a Moldovei, de către financiarul german Nuland, cu un capital de 621.542 galbeni. Duce însă o scurtă existență. La 1860 se prăbușește, deoarece Banca financiarului german, nu numai că nu era traducerea în fapt a necesităților noastre economice și financiare, dar mai mult încă, Banca Națională a Moldovei — instituție prost administrată, — nu urmărea decât speculațiuni personale de bancă.

Perioada dela 1860 până la 1880, deși bogată în deziderate și proiecte susținute cu tărie de personalități ca Ion C. Brătianu, Manolachi Costaki, N. Crețulescu, P. Mavrogheni, și mulți alții, totuși nu aduce nimic nou în domeniul realizărilor practice, din cauza unor împrejurări generale nefavorabile, între care invaziunea rublei rusești și emisiunea biletelor ipotecare, pot fi socotite dintre cele mai importante.

Dar, necesitatea unei monete naționale devine din ce în ce mai imperioasă, și astfel la 1880, în urma discuțiunilor purtate în sânul Corpurilor Legiuitoare, proiectul întocmit de Ion C. Brătianu devine legea din 17 Aprilie 1880, care fixează normele de organizare ale Băncii Naționale a României, ce urma să-și înceapă operațiunile la 1 Iulie 1880.

Conform acestei legi, i se concesionează Băncii Naționale a Românie, — constituită sub forma unei instituțiuni cu caracter mixt de copărtășie între Stat și inițiativa privată, — pe timp de 20 de ani privilegiul exclusiv de a emite bilete la purtător.

Banca Națională a României, începe operațiunile cu un capital de 30 milioane lei, din care o treime a fost subscrisă de Stat, iar restul fiind acoperit prin subscriere publică. La înființare, s'au vărsat numai 12 milioane lei, restul urmând a fi depus când necesitățile o vor cere.

Legea din 17 Aprilie 1880 fixează Băncii Naționale următoarele atribuțiuni :

a) Scontarea și cumpărarea de polițe, bilete la ordin sau alte efecte, având de obiect operațiuni comerciale ;

b) Scontarea bonurilor de Tezaur până la concurența a 20% din capitalul vărsat ;

c) Comerțul cu metale de aur și argint ;

d) Incasarea efectelor ce-i vor fi încredințate de particulari sau de diferite stabilimente ;

e) Avansuri de fonduri, pe lingouri sau monete de aur și argint ;

f) Primirea de sume în cont curent și în depozit, titluri, metale prețioase și monete de aur și argint ;

g) Să facă avansuri în cont curent, sau pe termene scurte, pe depozite de efecte publice naționale, scrisuri funciare sau alte valori garantate de Stat.

In ce privește acoperirea biletelor și rambursarea lor, Banca Națională e obligată să aibă o rezervă metalică de o treime din suma biletelor emise, care la prezentare trebuiau să fie plătite în aur sau în monetă națională de argint.

Conducerea și supravegherea operațiunilor Băncii, era încredințată Guvernatorului și Consiliului de Administrație compus din 6 directori, iar controlul lor, Consiliului de Cenzori, format din 7 membri. Guvernul își exercita controlul său, printr'un comisar al Guvernului.

Dela 1880 și până astăzi, Legea și Statutele Băncii Naționale au suferit diverse modificări. Astfel la 1866, prin legea d'n 7 Martie, privilegiul de emisiune al Băncii care expiră în 1900, a fost prelungit până la 31 Decembrie 1912 ; prin legea din 26 Ianuarie 1901, până la 31 Decembrie 1920 ; prin legea din 23 Iunie 1901, până la 1930 și în fine în anul 1925, privilegiul Băncii este prelungit până la 31 Decembrie 1960.

Statul, a figurat printre acționarii Băncii Naționale până la 1 Ianuarie 1901, când, — în urma unei situațiuni economice defavorabile, datorită unei crize acute provocată de o recoltă deficitară, — Guvernul român se vede for-

ţat, pentru a face faţă situaţiei, să vândă partea sa din capitalul social, Băncii. Astfel, prin convenţia din 16 Decembrie 1901, Statul vinde Băncii Naţionale partea sa din capitalul social, reprezentând 8.000 de acţiuni în valoare nominală de 4 milioane lei, pe preţul de 14.800.000 lei. In acelaşi timp, participarea la beneficii a Statului creşte dela 20 la 30%. Statul, redevine acţionar al Băncii Naţionale de ab'a la 1925, când, — în urma alipirii provinciilor subjugate, capitalul social fiind sporit dela 30 la 100 milioane lei, — Banca îi acordă gratuit 67.000 de acţiuni în valoare nominală de 35.500.000 lei, sumă pe care o acoperă din fondurile de rezervă. In ceeace priveşte participarea Statului şi a instituţiunilor publice prin legea de stabil'zare monetară din 1929, când se măreşte capitalul Băncii Naţionale la 600.000.000 lei, participarea Statului şi a instituţiunilor publice se limitează la cel mult 10%.

Organizarea conducerii Băncii nu sufere nici o modificare până în anul 1925, când numărul directorilor este sporit dela 6 la 8, trei urmând să fie desemnaţi de Guvern, iar restul de 5, aleşi de Adunarea Generală.

Anul 1929, aduce modificări mai însemnate Statutelor Băncii Naţionale. Astfel, directorilor li se dă numele de administratori, mărindu-se numărul lor dela 8 la 10, dintre care 3 desemnaţi de Guvern, iar 7, aleşi de Adunarea Generală.

Deasemenea, nici operaţiunile la care era autorizată Banca prin legea ei organică din 1880, n'au suferit modificări până în anul 1914, când Guvernul român, — pus în imposibilitate de a finanţa un război prea greu din punct de vedere financiar pentru o ţară ca a noastră cu o agricultură nu îndestul valorificată şi o industrie încă în faşă, — sarcina finanţării revine tot Băncii Naţionale a României, cu obligaţiunea ca nouile emisiuni de bilete făcute în acest scop, să aibă, la început, o acoperire legală, iar mai târziu în Bonuri de Tezaur. Insă această emisiune de bilete, oricât de lăudabil ar fi fost scopul pentru care era întreprinsă, nu putea fi decât dăunătoare economiei naţionale. Deaceia în 1925 prin convenţiunea dintre Stat şi Banca Naţională, şi 4 ani mai târziu cu ocazia stabilizării monetare, se limitează avansurile pe care Banca Naţională le poate face Statului, la 2 miliarde lei, acestea urmând a fi restituite în cursul celui de al doilea semestru. Tot cu această ocazie, este autorizată Banca Naţ'onală, să sconteze efecte agricole până la 25% din portofoliul său, chiar cu o scadenţă peste 100 de zile, dar neîntrecând 9 luni. Deasemenea, autorizaţia de a primi la scont efecte numai cu 2 semnături, a treia semnătură, putând fi înlocuită cu un gaj în mărfuri, warante, sau titluri admise a beneficia de avansuri, titluri constituite in gaj în mod regulat de cedent până la concurenţa valorii efectelor prezentate.

La 17 Februarie 1935, prin modificarea Statutelor, se măreşte limita, până la care efectele agricole sunt admise la scont la 40% din portofoliul Băncii. Măsură, pe cât de logică, pe atât de binevenită, dat fiind, că agricultura deţine locul de frunte al ocupaţiunilor poporului român, şi ca atare, printr'o politică financiară înţeleaptă trebuie căutat ca pe toate căile să se înlăture greutăţile cu care are de luptat, mai ales că prin recenta criză, a fost îndestul de greu încercată. Deasemenea, tot prin modificările aduse în 1935, Banca este autorizată să aducă un puternic sprijin întreprinderilor de exploatare a zăcămintelor aurifere ale ţării. Este suficient să amintim, că orice emisiune normală de bilete se bazează pe o acoperire aur sau devize, pentru a se vedea ce importanţă covârşitoare reprezintă pentru Banca Naţională, întreprinderile aurifere naţionale, şi deci cât de legitim este largul concurs pe care Banca Naţională înţelege să-l acorde acestor întreprinderi.

Rămâne să mai cercetăm diversele modificări, survenite dela 1880 şi până astăzi, cu privire la acoperirea şi convertibilitatea biletelor puse în circulaţie. De unde la 1880, Banca Naţională era obligată să asigure o rezervă metalică de o treime din suma biletelor emise, — care urmau la prezentare să fie convertite în aur sau argint, — la 1890, în urma deprecierii catastrofale a argintului, se înlătură bimetalismul aur şi argint, adoptându-se monometalismul aur ; ca urmare, la 1892, prin legea din 31 Mai, Statutele Băncii sunt modificate conform nouei legi monetare, în sensul că Banca este obligată să aibă un stoc metalic aur de cel puţin 40% din suma biletelor emise 30% din acest stoc putând fi constituit din trate asupra pieţelor engleze şi germane. La 1901, au fost admise prin legea din 26 Ianuarie şi tratele asupra pieţelor franceză şi belgiană.

Peste puţin timp, prin convenţia dintre Stat şi Banca Naţ'onală din 11 Mai 1901, în urma împrumutului de 15 milioane lei, acordat de Banca Naţională Statului, suma împrumutului a fost scutită de acoperire până la complecta lui achitare, cu obligaţiunea însă, ca circulaţiunea totală să aibă o acoperire de cel puţin 33%. Iar, odată cu războiul mondial, Banca Naţională punând la dispoziţia Statului sumele necesare finanţării războiului, a fost dispensată de a mai asigura convertabilitatea biletului, până la achitarea sumelor avansate Statului. Convenţia din 1925, interzice Băncii Naţionale de a mai face noui emisiuni, decât dacă asigură biletului său o acoperire de o treime aur, valori aur, trate sau rente conform Statutelor sale.

Convertibilitatea biletului este reluată în 1929, odată cu legea de stabilizare monetară din 7 Februarie, Banca fiind obligată a converti biletul în monete sau lingouri aur, ori în devize străine convertibile în aur, numai dacă cererea este făcută pentru cel puţin 100.000 lei. Iar acoperirea în aur, sau în devize convertibile în mod legal şi practic în aur exportabil, fiind de cel puţin 35% din suma totală a angajamentelor la vedere. Din acestea, cel puţin 25% urmează a fi acoperite cu aur în cassă, sau în depozit liber în străinătate.

La 17 Februarie 1935, i s'a dat dreptul Băncii, prin articolul 96, de a înlocui partea din portofoliu redusă în urma legii lichidării datoriilor agricole, cu soldul Bonurilor de Tezaur atribuite de Stat Băncii Naţionale, conform legii din 7 Aprilie 1934.

In mod cu totul rezumativ, aceasta a fost evoluţia organizării Băncii Naţionale a României, dela 1880 şi până astăzi.

Urmărind activitatea Băncii Naţ'onale a României, în drumul celor 56 de ani pe care i-a parcurs, ne putem da seama cât de rodnică a fost activitatea ei pe toate tărâmurile. Infiinţată ca o instituţiune a unei ţări tinere, fără un trecut economic şi financiar, deci lipsită de experienţa necesară, — dar animată de puterea de muncă, inteligenţa şi patriotismul acelora cari au avut greaua dar frumoasa misiune de a conduce, dintre care figura unui Eugeniu Carada va rămâne nepieritoare, — Banca Naţională a României, prin sprijinul ei luminat a susţinut intreaga viaţă economică şi financiară a acestei ţări.

Urmărind cronologic activitatea Băncii Naţionale a României, putem distinge 4 perioade.

Cu anul 1880, începe prima perioadă care merge până la 1914, data isbucnirii războiului mondial. Banca Naţională îşi începe activitatea prin retragerea biletelor ipotecare emise în 1877, reuşind până la 1884, să retragă din circulaţie 25,8 mil. lei, din totalul emisiunii de 26,2 mil. lei. Totuşi, Statul din cauza greutăţilor financiare pe care le întâmpina, prin convenţii încheiate succesiv, amână achitarea biletelor ipotecare retrase, până la 1889, când acestea au fost lichidate cu ajutorul împrumutului extern de 4%.

In această perioadă, circulaţia biletelor creşte simţitor.

Viața economică urmându-și desvoltarea normală, Banca Națională a României trebuia să alimenteze necontenit piața cu creditele necesare, ceea ce determină o creștere paralelă a biletelor în circulație. Astfel, de unde în 1881 cifra biletelor în circulație se ridica la numai 58 milioane lei, în 1914 emisiunea se cifrează la 480 milioane lei. Cu toate acestea, acoperirea a fost cu mult superioară celei legale, variind între 69,55% în 1884, și 44,73% în 1914.

Este interesant de observat, evoluția pe care o sufere în decursul anilor, cele două operațiuni importante ale Băncii : scontul și lombardul. De unde la începuturile activității Băncii, scontul deținea din circulațiune un procent cu mult mai mic decât lombardul, un deceniu mai târziu situațiunea se inversează. Astfel în 1880, scontul reprezenta 1,90% ; în 1887, 17,60% ; iar 1913, 47,51% din circulațiune, pe când împrumutul pe efecte publice, dela 43,26% în 1880, scade la 12,95% și 10,99% în anii 1887 și 1913. Explicația se găsește în faptul, că începuturile Băncii Naționale au găsit o organizațiune bancară aproape inexistentă, la care se poate adăuga și lipsa de experiență a finanțelor și economiei românești, față de nouile instrumente de credit. Ori, tocmai aci se poate găsi unul din principalele foloase ale primului nostru institut de credit : stimularea și educarea vieții noastre comerciale, financiare și industriale, prin nouile operațiuni de credit eftin pe care i le punea la dispoziție.

Perioada cea mai grea pentru activitatea Băncii Naționale, dar în acelaș timp și cea mai rodnică prin foloasele ce le-a adus, începe cu anul 1914 și sfârșește cu anul 1919. In acest răstimp, Banca Națională acordă credite agricultorilor prin Casele de Imprumut pe Gaj ; ajută construirea de depozite pentru cereale în gări și finanțează exportul produselor agricole, pentru a aminti numai de cele principale. Iar pentru înzestrarea armatei, acordă Statului în cursul anului 1914 și 1915, împrumuturi în valoare de 400 milioane lei. Și un an mai târziu, Banca Națională dând dovadă de o largă înțelegere, acordă Statului noui împrumuturi necesare pentru a duce la capăt un războiu care ne aducea desrobirea. Astfel, la începutul anului 1919, datoria Statului la Banca Națională se cifra la 1.604 milioane lei, fapt ce a determinat și creșterea circulațiunii biletelor dela 578 milioane lei cât reprezenta la sfârșitul anului 1914, la 2.489 milioane lei, în anul 1918.

Pe lângă aceste greutăți create de starea de război, Banca Națională a mai avut de luptat cu multe altele, dintre care emisiunea biletelor Băncii Generale, în sumă de 2.114 milioane lei, de către armatele ocupante, și — cu urmări mai dezastroase, — depozitarea în străinătate a majorității stocului nostru aur, sunt dintre cele mai însemnate.

A treia perioadă, durează 10 ani ; dela 1919 și până la legea de stabilizare monetară din 1929. In acest răstimp, Statul lipsit de fondurile necesare pentru a acoperi golurile bugetare lăsate de război, apelează din nou la creditul Băncii Naționale, care nu-i este refuzat. Astfel, împrumutul Statului crește la 10.795 milioane lei la sfârșitul anului 1924. Imprumut, pe care Statul prin convenția din 1925, se obligă a-l restitui în 5 ani.

Odată războiul terminat, activitatea Băncii Naționale își reia mersul normal de îndrumător al vieții noastre economice. Institutul de Emisiune, sprijinește înființarea unui institut special de credit industrial, reclamat de nouile împrejurări. Iar scontul și împrumutul pe efecte publice, înregistrează o bogată activitate, reclamată atât de multiplele cerințe ale vieții economice în refacere, cât și de nouile cereri ale provinciilor alipite.

Cu legea de stabilizare monetară din 1929, începe a patra perioadă de activitate a Băncii Naționale.

Cu toată criza cumplită deslănțuită în a doua jumătate nale, care cu greu putea rezista prin mijloace proprii, în fața unei crize de o intensitate puțin obișnuită. Este suficient să amintim înfăptuirile din domeniul asanării băncilor și acelea ce le va aduce eftinirea creditelor pe care Banca Națională le pune la dispoziția pieții, la care adăugând și rolul important de îndrumător al comerțului, dat Băncii prin ultimele legi ale comerțului exterior, — pentru a vedea că perioada în curs se anunță a fi dintre cele mai rodnice. Iată dece cu drept cuvânt se poate spune, că mult datorește viața economică și financiară a țării, Băncii Naționale a României, care—datorită unor oameni ce i-au stat în frunte, și i-au închinat toată munca lor, toată priceperea lor, tot patriotismul lor de mari români,—a împrăștiat în întreaga țară, roadele binefăcătoare ale unei neobosite activități.

Camera de comerț și de industrie din Brașov

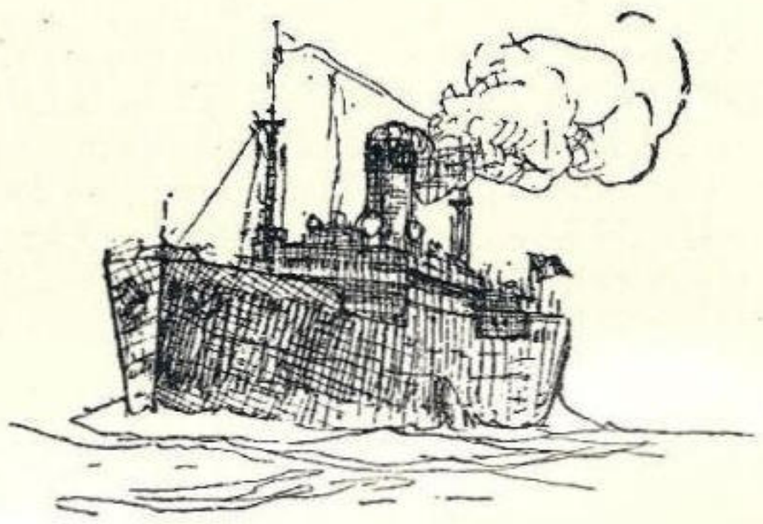
1850 — 1937

Judecând în linii mari numai, activitatea desfășurată de Camera de comerț și de industrie din Brașov, în cei 87 ani, trebue să recunoaștem, că această instituțiune nu s'a mărginit numai la îndeplinira rigidă a îndatoririlor ei legale, ci a căutat din inițiativă proprie să înlesnească și să susție cu tărie și convingere tendințele de progres pe toate terenele vieții economice și culturale din regiunea ei.

Intre altele, până la unirea cea mare, a dus o luptă energică pentru construirea liniei ferate Cluj-Brașov, Predeal, și pentru înmulțirea mijloacelor de transport, a întreprins cercetări cu oameni de specialitate, punând la îndemâna industriei ardelene un combustibil ieftin și excelent gazul metan, a lucrat și stăruit și pentru o seamă de alte multe chestiuni, care au adus înlesniri de cel mai mare folos vieței economice a Ardealului întreg, spunându-și părerile ei, cu considerare la neoile reale ale comerțului și industriei, în armonie cu cerințele sociale și economice generale și tinzând întotdeauna la îmbunătățirea și intensificarea relațiunilor comerciale cu țara vecină, România, sursa de aprovizionare cu materii brute și în acelaș timp debușeul produselor industriale ale Brașovului.

Nu mai puțin importantă este activitatea Camerei de comerț și de industrie din Brașov, sub dominațiunea românească și în deosebi dela unificarea legislației Camerelor de comerț și de industrie, adică dela 1925 încoace, în care timp Camera, în afară de activitatea laborioasă, desfășurată în cadrul atribuțiunilor sale firești și despre care vorbesc dela sine străduințele și realizările acestor ani, a construit un local propriu, astăzi complet achitat; a subvenționat diferite școli și cursuri comerciale și industriale; a organizat cursuri de specialitate, a acordat o seamă de ajutoare pentru scopuri economice; a sprijinit cu sume importante pe tinerii, care voiau să se perfecționeze în științele comerciale și industriale; nedând uitării nici pe șomeuri și nerămânând nepăsătoare nici la suferințele comercianților, industriașilor și meseriașilor ajunși în strâmtorare, din cauza împrejurărilor vitrege.

Pentru scopurile de mai sus, Camera a cheltuit în decursul acestor 12 ani, adică dela 1925 până astăzi, nu mai puțin de 30 milioane lei, reprezentând 2/5 din veniturile ei totale.



Activitatea D. Valer Pop la Ministerele Justiţiei şi Industrie şi Comerţ

Orice instituţie de stat sau privată, în activitatea ei, trebue să fie condusă de un bun organizator, cu spirit larg de iniţiativă şi pricepere desăvârşită.

Vom căuta să redăm în acest articol, cât ne permite spaţiul, exactitatea înfăptuirilor, făcute de Domnul Valer Pop, în guvernarea liberală dela 15 Noembrie 1933, până în prezent.

1. Prin legiferarea făcută şi publicată în Monitorul Oficial din 4 Aprilie 1936, se aduce cele mai mari îmbunătăţiri, în materie de avansări, al selecţionatului corp din magistratură, acordânduli-se gradaţiile respective în mod automat.

d. ministru Valer Pop

2. *Consiliul superior al magistraturii :*

Personalul superior al magistraturii, începând dela cel mai superior for juridic, s'a complectat, cu persoanele cele mai indicate, în urma recomandărilor consiliului superior al magistraturii, care a fost convocat de minister, la un număr însemnat de şedinţe, complectând locurile vacante, numai după merite şi aptitudini. Consiliul superior al magistraturii, a complectat 168 locuri, la toate instanţele de toate gradele.

Codurile CAROL al II-lea.

O operă, care a pus capăt tuturor incurcăturilor, produse de codurile penale din provinciile alipite, judecându-se, după legile ţărilor cotropitoare.

Codul Regele Carol al II-lea, a căutat, prin forma redactată, să corespundă, cu faptele şi obiceiurile ţării, fiind elaborate, de un scop superior, dând tuturor fiilor acestei ţări, o singură lege, după care să fie judecată.

La colaborarea acestor opere, au contribuit, cele mai competente persoane, ale vieţii noastre juridice, şi ca un omagiu, adus Suveranului nostru, codurile penale unificate, poartă numele de „Codurile Regele Carol al II-lea".

Executarea amenzilor prin muncă.

O altă faptă, care a fost concepută, după cele mai moderne principii juridice, a fost executarea amenzilor. prin muncă publică.

Prin această metodă, condamnaţii lipsiţi de sumele necesare, ar trebui, să execute închisoare, lăsându-şi treburile baltă, şi trecând în rândul puşcăriaşilor.

Prin aceste legiferări, s'a urmărit, să se aplice amenda cât mai justă, scăpând pe individ de închisoare comună, care este dăunătoare, atât societăţii, cât şi individului.

Acestea sunt o mică parte, din realizările făcute, sub ministeriatul Domnului Valer Pop, la Justiţie.

3. *Realizările făcute la Industrie şi Comerţ.*

Ministerul Industriei şi Comerţului fiind unul dintre cele mai bogate şi complicate departamente, a fost însărcinat la gospodăria şi organizarea lui D. Valer Pop, care într'un interval destul de scurt, ne-a anunţat, că balanţa noastră comercială cu străinătatea, a dat un excedent destul de însemnat. A organizat pe baze solide şi raţionale, importul şi exportul.

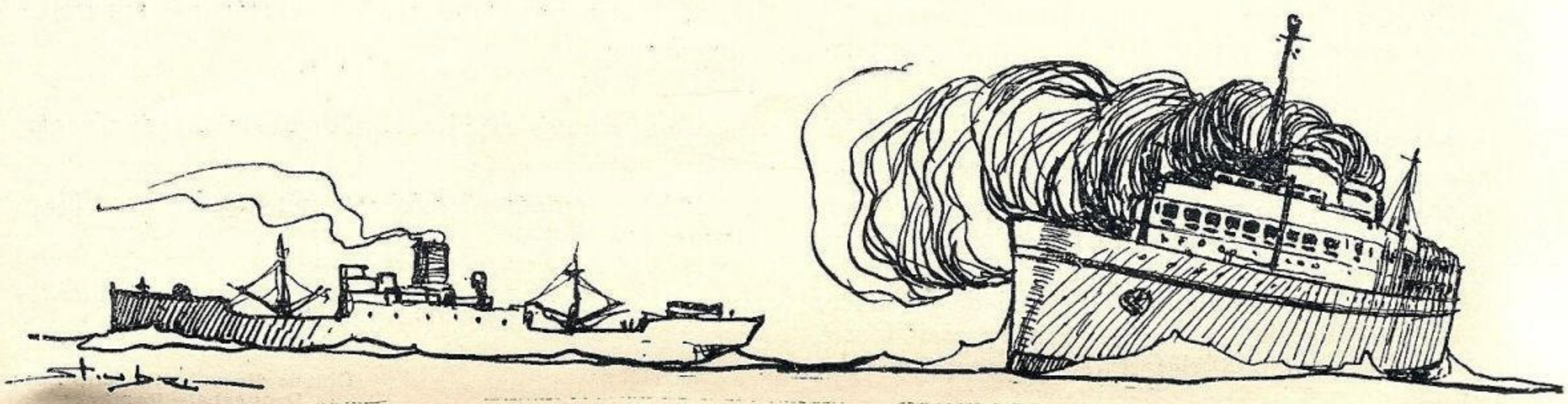
Serviciul contingentării este aranjat astăzi, pe un mecanism destul de bun, dând roadele cele mai eficace.

Dar, pe lângă toate aceste lucruri, procedează în modul cel mai corect, aplicând legea muncii naţionale, în termenii cei mai stricţi.

Supraveghează direct, la înlocuirea personalului străin, cu personal românesc, în toate instituţiile, din toate colţurile ţării.

Domnul Ministru al Industriei, prin metodele şi mijloacele sale corespunde cerinţilor superioare elaborate de conducerea unui stat naţionalist modern.

IOAN O. CUPA



Realizările făcute de D. V. Sasu la Ministerul Agriculturii şi Domenilor

Bogăţia ţării noastre, se ştie, că cea mai mare parte, provine din agricultur ă.

Organizarea agriculturi trebuia să fie pusă în acord, cu viaţa economică industrială. Pentru aceste lucruri, trebuia mai întâi un program, după care să se lucreze în mod raţional micile parcele de pământ, ale ţăranilor improprietăriţi, căutând, pe cât e pos bil, să dea randamentul cel mai mare de producţie.

D. V. Sassu, ministrul agriculturii şi domeniilor, a pornit în primăvara anului 1935, cu un program de realizări, num-ta ofensiva agricolă, atât în vechiul regat, cât şi în celelalte părţi.

In acţiunea sa, a fost ajutat de Institutul de cercetări agronomice şi Institutul de cercetări şi experimentări forestiere.

S'a studiat fiecare ramură de agricultură, de institutul respectiv, sub directa conducere a ministrului.

Agricultura noastră, în ultimii ani, a păşit mai repede spre progres, datorită îndrumării şi conducerii organelor competinte din ministerul agriculturii şi domeniilor.

E de observat la sate o îmbunătăţire în progresul creşterii animalelor, datorită celor 545 posturi de medici veterinari, cari îngrijesc şi îndrumează cu sfaturi pe

d. ministru V. Sassu
Vicepreşedinte al L. N. R.

plugari, făcându-i să înţeleagă, rostul animalelor în viaţa agricolă.

A sporit numărul inginer lor agronomi, numărul inginerilor silvici, cu alte cuvinte, s'a format un personal tehnic de îndrumare, bine pregătit, care la rândul său a activat şi a dat roade lăudabile.

Tot în această epocă de refacere agricolă, s'au procurat pentru centrele agricole, tractoare, treerătoare, maşini de semănat, de cultivare, vânturători pluguri, grape, pulverizatoare, pentru stropit culturile, etc.

S'a dat o deosebită atenţie bumbacului şi plantelor textile, cari la noi erau neglijate complect.

S'au cumpărat selectoare, pentru alegerea corpurilor străine din seminţe.

A îndrumat legea pomicolă şi viticolă, înfiinţând comisii pentru combaterea manei; s'au înfiinţat trei cooperative la Tighina, Străşeni şi Pietroasa, acordându-li-se fonduri însemnate, pentru realizarea scopului propus.

In ţară la noi, deşi sunt terenuri destul de prielnice, pentru producţia vinului, vinurile noastre erau foarte slabe pe pieţele mondiale, datorită nepriceperii şi relei producţii.

Prin legea viticolă, s'a căutat să se elimine din cadrul vieţii viticole, elementele dăunătoare producţiei noastre în streinătate.

Tot această campanie de lucru, a căutat prin propagandă, atât în ţară cât şi în străinătate, să pună în valoare, fructele produse în ţara noastră, care după cum se ştie, au fost apreciate în mod salutar, pe toate pieţele străine, unde înainte erau rău văzute şi se cumpărau în mici cantităţi, cu preţuri derizorii.

Ţara noastră, pe lângă toate celelalte bogăţii mai produce un număr însemnat de animale, în special animale cari aduc un ocnit destul de apreciabil ţării, prin exportul cărnii lor.

Pentru ca, aceste animale să fie exportate, în mod raţional şi higienic, era nevoe, de un abator, lucru ce s'a şi efectuat.

In portul Oraşului Constanţa, s'a construit unul dintre cele mai bune abatoare din Europa, dând posibilitatea prin acest mijloc, să se intensifice exportul în condiţiuni mai avantagioase şi mai higienice.

Pentru că spaţiul nu ne îngăduie, să scrim mai mult, vom enumera groso-modo, realizarea punctelor principale, din programul de reorganizare şi îndrumare al agriculturii.

A îndrumat acţiunea silvică, activitatea fermelor şi punctelor agronomice, exportul produselor agricole, organizarea instituţiilor horticole şi viticole, organizarea instituţiilor sericicole, şi acum de curând a înfiinţat creditul agricol, dând posibilitate pe această cale, tuturor agricultorilor, să-şi procure cele necesare, prin ajutorul acestui credit, nemai având nevoie ţăranul agricultor, să piardă zile întregi, pe la uşile diferitelor bănci ca să capete un împrumut. Iar după un timp destul de preţios, venea acasă fără rezultat.

Agricultura românească, sub noul ei aspect de reorganizare suntem siguri, că în câţiva ani de zile, va ajunge să rivalizeze, cu agricultura celor mai moderne state, înzestrate, cu tot inventarul agricol, putând pe această cale, să ridice produsele noastre, la adevărata lor valoare.

VIAŢA DE APĂ în PROVERBELE ROMÂNEŞTI

Până a nu lua cârma in mână, intâiu la lopată se te inveţi.

*

Corabia cu doi cârmaci se ineacă.

*

Cu cât e mai mare corabia, cu atât mai anevoe se şi cârmueşte.

*

Când corabia se pleacă, nădejdea dela noi pleacă.

*

Printr'o crăpătură mică străbate apa in corabia cea mare.

*

Când corabia se inneacă, şoarecii fug.

(Culese din colecţia Iuliu Zenne: Proverbele Româneşti)

Extraordinarele realizări urbanistice ale U. C. B.

Pe lacul Herăstrău.

De minunea dela Herăstrău **Marea Noastră** *a mai vorbit. In articolul de față se arată pe scurt, — oamenii constructivi nu sunt lungi la vorbă, — opera U.C.B. în legătură cu urbanistica.*

Marile lucrări edilitare și urbanistice ale „UCB"-lui din ultimii ani se datoresc programului de realizări de utilitate publică, conceput de d. *N. G. Caranfil* și perseverenței conducătorilor Uzinelor Comunale.

ALIMENTAREA CU APĂ

Sursele de apă dela Arcuda, Ulmi și Bragadiru și Uzina de pompare Grozăvești au fost sistematizate și perfecționate așa încât capacitatea de debitare să poată fi ridicată la 180.000 mc. apă pe zi.

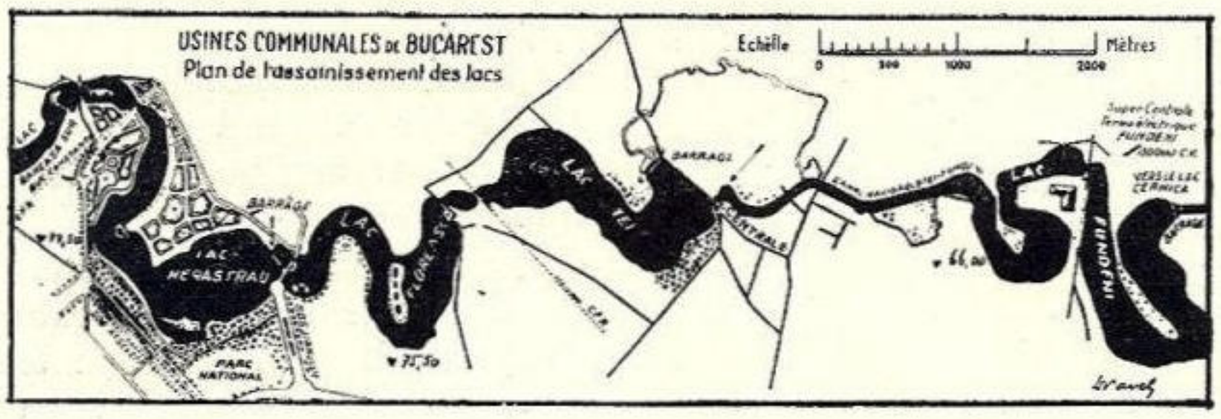
Rețeaua de distribuție a crescut vertiginos prin noi investiții de mai multe sute de milioane lei, totalizând o distanță de 650 km. de tuburi și artere cu diametre cuprinse între 100 și 900 mm.

Impărțirea rețelei în 132 districte mari echipate cu contori precum și întreținerea sistematică a rețelii au redus pierderile dela 30 la 10 la sută.

Mai multe fântâni artesiene executate de „UCB" de ex. în Piața M. Joffre, Minovici, Bufet, contribuiesc la înfrumusețarea Capitalei.

CANALIZĂRILE

Rețeaua de canalizare a crescut din anul 1925 la 1936 dela 300 la 580 km., remarcabile fiind în special marile colectoare de Nord și Sud pentru cari s'au făcut investiții de mai multe sute de milioane lei.



In studiu se găsește Stația de Epurație a apelor menajere, lucrare care se impune a fi executată în curând.

INTENSIFICAREA LUCARĂRILOR DE ASANARE A LACURILOR

Mlaștinile din Nord-Estul Capitalei întinse peste 1000 ha. constitue un pericol social și sanitar pentru populația Capitalei.

Uzinele Comunale au început în anul 1933 lucrările de asanare a căror roade parțiale se pot constata și astăzi.

Până în prezent au fost terminate lucrări în valoare de peste o sută milioane lei ca: Barajul și lacul compensator Buftea cu 10 mil. mc. apă, asanarea și sistematizarea lacului Herăstrău împrejmuit de Parcul Național.

Sunt în curs de executare și aproape terminate grandioasele lucrări de derivare a râului Ialomița în Colentina printr'un baraj și un canal de 10 km.

Deasemenea se lucrează intens la sistematizarea lacului Floreasca și Băneasa superioară, pentru a fi umplute la primăvară.

Lucrările în curs de executare cari dau de lucru la 1500 muncitori și cari costă alte 60 milioane lei, reprezintă realizări de interes public primordial.

Programul în anii ce urmează constă în sistematizarea lacului Tei, Fundeni, Pantelimon și Cernica împreună cu regularizarea Dâmboviței.

PRIN LUCRĂRILE UZINELOR COMUNALE BUCUREȘTI SE FAVORIZEAZĂ NAVIGAȚIA

După cum s'a arătat mai sus asanările din Nord-Estul Capitalei se vor termina după circa 5 ani.

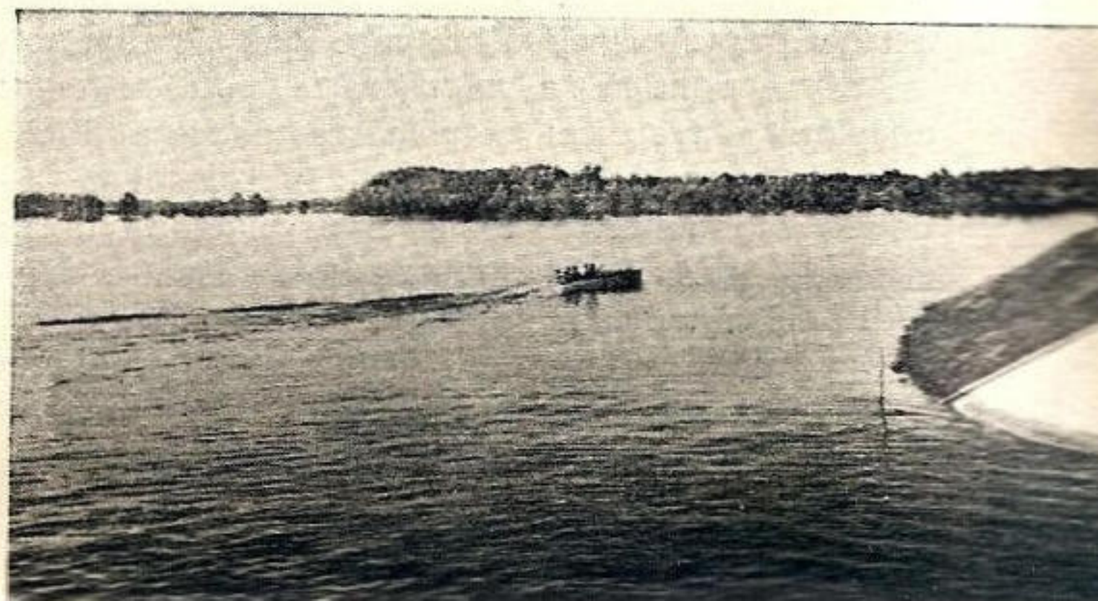
Se creiază astfel admirabile locuri de agrement și de sporturi nautice pentru publicul bucureștean și se dă posibilitatea desvoltări unei navigații ușoare și de agrement pe o întindere de 20 km. de lacuri și legate între ele prin ecluze. Odată cu regularizarea Dâmboviței, lucrare care se va face de Ministerul Lucrărilor Publice se poate stabili navigația prin Argeș cu Dunărea și astfel în București poate lua naștere un port industrial.

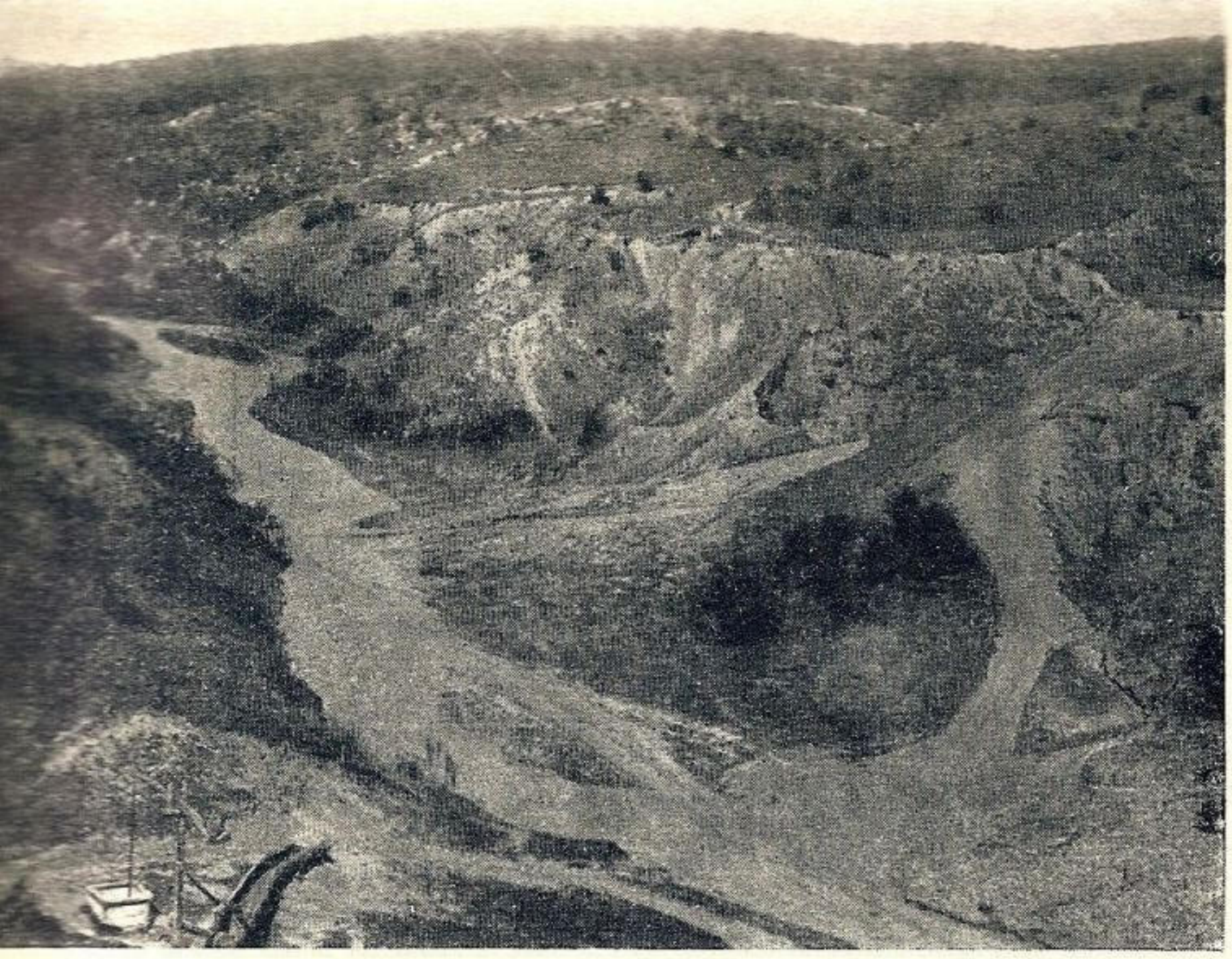
Desvoltarea economică și înfrumusețarea Capitalei va înregistra prin executarea acestor lucrări un progres nebănuit până acum la noi.

Toată lauda o merită organizatorii acestor lucrări de interes public d. ministru *N. G. Caramfil* ș. d. primar general *Al. Donescu* pentrucă în aceste timpuri grele au știut să realizeze lucrări de așa anvergură și de interes public, fără alt beneficiu pentru UCB decât acela moral.

Lucăririle sunt conduse de directorul general d. Ing. *Th. Rădulescu* secondat de Directorul technic dr. Ing. *Dorin Pavel*.

Pe lacul Buftea





Politica forestieră şi politica de stat a lemnului

Pădurea e de două ori dragă marinarului: îmbată ochiul cu verdele ori auritul ei covor, dealungul coastelor şi scuteşte gurile fluviilor de împotmoliri. Infundarea Sulinei se datoreşte mai ales despăduririlor sălbatice. Silvicultorii noştri stau însă de veghe şi o politică sănătoasă va reîmpăduri pleşuvii munţi, va îmbrăca „cerşetorii", cum le spunea un englez.

Efectul despăduririlor şi lucrări silvice la Păuneşti (Putna).

Problemele de ordin social-economic şi technic, cari privesc bogăţiile noastre forestiere, trebue difuzate în cercuri cât mai largi.

Vom porni dela aceste premise, nu tocmai favorabile, însă reale, constatând că:

1. Nu mai avem păduri bune şi exploatabile decât prea puţine, constituind rezerve localizate în câteva centre din Ardeal, Bucovina şi chiar Regat.

2. Totodată, restul pădurilor ce mai avem, sunt în majoritate 50% prea tinere 1—20 şi 21—40 ani şi sunt degradate — atât ca sol, cât şi ca arboret — şi, în fine,

3. Concluzia ce se degajează este că: *tot statul e cel mai bun conservator al pădurilor.* E şi dator aceasta.

In consecinţă, imperativul vremii ar fi: *aplicarea legii ameliorării terenurilor degradate,* ale cărei efecte salutare nu am avut încă timpul să le vedem şi *mărirea patrimoniului forestier al statului* prin cumpărarea de păduri dela ceilalţi proprietari, Statul fiind singurul ce-şi mai poate permite astăzi acest *„lux" necesar.*

Problema privită în linii mari, s'ar putea încadra în două aspecte:

a) *Politica forestieră* tradiţională, privind: cultura, conservarea şi regenerarea pădurilor; trebue să recuperăm tot ceeace s'a pierdut prin exproprierile pentru islazuri şi prin exploatările ades nechibzuite, ce nu au fost însoţite de regenerarea porţiunilor tăiate.

Această politică urmează să o facă Ministerul Agriculturii şi Domeniilor, sau Subsecretariatul de Stat al Apelor şi Pădurilor, — când îl vom avea!

b) Politica valorificării prin comerţ şi industrializare a produselor pădurilor, *adică politica lemnului,* distinctă, şi pe care *o va face CAPS ori Casa Pădurilor autonomă şi comercială.*

Prima politică indicată, acea tradiţional culturală, sau conservatoare, era până în prezent apanajul *exclusiv al silvicilor: fanatismul lor* stă mărturie de tot ceeace s'a putut face, rezistând cu greu valului politic şi chiar nevoilor naţiei faţă de care se săvârşea prin exproprieri un act de dreptate socială, de care însă s'a cam abuzat.

Ultima politică *a valorificării (politica lemnului),* a *aparţinut antreprizei*, ce urmărea tenace politica de comprimare a preţurilor — firesţe în folosul ei, — însă în dauna economiei generale. Stau mărturie despre opera ei munţii pleşuviţi şi ruina ce ne-au lăsat-o exploatatorii fără milă a avuţiilor noastre româneşti!

I. *La politica forestieră* tradiţională, predomină:

Rolul cultural, adică adevărata silvicultură.

Aici s'ar încadra următoarele probleme:

a. *Problema solului* şi continua sa degradare prin păşunatul abuziv, chestiune importantă mai ales la munte şi deal, şi în regiunea inundabilă, iar la şes mai puţin.

b. *Problema rentabilităţii pădurilor,* fiind greu a le menţine pe solurile prea bune, plane şi în apropierea centrelor populate, existenţa lor, aici fiind în funcţie de valorificarea produselor şi rolul social-economic ce deţin.

c. *Chestiunea avalanşelor, a torenţilor şi inundaţiilor,* fenomene ce se produc tot mai des şi cu urmări fatale, ca *efect al despăduririlor,* impunând în mod implacabil: corectarea lor prin *lucrări de artă, concomitent cu plantaţiile,* fără a se putea deci nega influenţa favorabilă a pădurilor asupra consolidării solurilor şi asupra regimului apelor.

Problemele specifice cari se impun sunt: refacerea arboreţilor, tinzând la innobilizarea masivelor cu esenţe preţioase, distribuirea speciilor în zona lor optimă şi obţinerea unui tip „standard", adică raţionalizarea: geografică, economică şi technică.

Deasemeni problema *exoticelor* şi a *salcâmului* ce se impune tot mai mult pentru consolidarea râpilor şi în terenurile de stepă, mărirea producţiei la hectar şi a procentului de fructificare a pădurilor, precum şi *valorificarea produselor şi rentabilitatea maximă.*

In ce ne priveşte, suntem datori să subliniem, *avantajele regiei publice comerciale,* dovedită ca sistem de exploatare superioară celorlalte forme.

Forma în care pădurilor statului au fost administrate în ultimii patru ani, credem că *este în spiritul vremii.*

Corespunde scopului de utilitate, deci *funcţiunei sociale* a pădurii şi s'a generalizat având *80% regie de stat,* în locul antreprizei adesea detestabile.

Intre valorificarea prin regie, comercializare şi autonomie, este o înlănţuire logică.

Regia a permis *exercitarea şi a rolului cultural conservator,* mult mai bine decât orice altă formulă, fiind executată de chiar profesioniştii silvici; iar aici aflăm şi o frână sigură în contra şomajului inginerilor, absolvenţi ai Şcoalei Politechnice.

Prin regie s'a naţionalizat exploatarea, ceeace constitue de altfel, un sacru deziderat al ingînerimii, care vrea *naţionalizarea tuturor factorilor de energie şi a întreprinderilor statului nostru,* faţă de tendinţa tot mai accentuată de „autarhizare".

Problema prezintă deci două aspecte: *naţional* şi *internaţional.*

In cadrul *aspectului naţional* ar intra:

Ordinea în exploatări — la toţi proprietarii de păduri

nu numai la stat — exercitând un control atent şi sancţiuni severe ; asanarea pieţii şi a consumului intern, industrializarea şi comercializarea produselor, înţelegând atât lemnul brut, cât şi cel prelucrat mai ales. Statul trebue să devină regulatorul, atât al producţiei, cât şi al consumaţiei, politica economică naţională să fie pe întâiul plan.

Norma pe viitor trebue să fie ca fabricile să-şi adapteze capacitatea lor la producţia normală sau posibilitatea pădurilor iar nu viceversa, aşa cum s'a procedat până acum.

Să exportăm peste graniţă produsele semi-fabricate, ori finite complet, iar nu materia brută, pe care o importăm apoi cu preţuri exagerate, rămânând veşnic tributarii străinătăţii chiar pentru lucruri ce se pot face în ţară, valorificând totodată şi munca indigenă.

Se impune desvoltarea industriei nobile, prin care înţelegem: distilerii, produse chimice, butoaie, celuloză şi mobile, cu un mare procent de industrializare şi care ar urca astfel procentul întregii grupe a lemnului.

C. A. P. S. preluând treptat locul antreprenorilor, a izbutit să *valorifice 80% din producţia normală de lemn.*

Deşi exportul se redusese cu 80%, iar preţurile până la 40% scăzute faţă de 1929 — anul cel mai rentabil pentru comerţul de lemne, C.A.P.S. şi-a menţinut — şi chiar depăşit veniturile dela 549 mil./1929 la 573 milioane 1932, iar în 1933, cam 550 milioane ; depăşite în ultimii 2 ani.

Un rol covârşitor este chemat să-l joace *cooperaţia forestieră* ce pare că renaşte; trebue să i se dea : capital sau mijloace, control sever şi o conducere eminamente technică.

Pe planul internaţional :

Criza generală s'a manifestat puternic şi în cadrul economiei forestiere, unde am înregistrat desechilibrul producţiei prin fenomenul de supraproducţie, depăşindu-se posibilităţile normale în anii de după războiu şi apoi şi fenomenul de subconsumaţie provocat de înlocuirea lemnului cu alte produse, scăderea standardului de viaţă, deci a puterii achizitorii a consumatorului, precum şi scăderea preţurilor ce au micşorat rentabilitatea.

Protecţionismul altor state, manifestat prin : permise de import, taxe vamale, contingentări, ne arată barierele în care s'au îngrădit majoritatea ţărilor în interesul ocrotirii producţiei indigene şi echilibrării balanţelor comerciale.

Se impun următoarele *soluţii pentru remediere :*

Ordine în exploatări, exportul să fie adaptat la piaţa importatoare ; să se constitue asociaţii ori sindicate a marilor producători şi exportatori de lemn, ceea ce am început şi noi să facem cam între ultimele State (chiar în grupul C. I. B. din Viena), al cărui rol salutar merită să

Depozitul C. A. P. S. din Ismail.

fie subliniat : organizarea creditului forestier, munca cooperativă şi standardizarea produselor ; constituirea organului central dirigent, acel comitet permanent pentru unitate de direcţie; şi în fine, statistici riguroase şi exacte, singurele pe care se poate baza orice studiu şi argumentare.

Colaborarea întâi pe planul naţional, asanând piaţa internă şi apoi internaţională străduindu-se să recâştigăm o parte din debuşeele ce le aveam şi de unde ne-a eliminat atât concurenţa vecinilor şi a Sovietelor, cât poate şi o greşită politică tarifară vamală şi a tratatelor noastre, însă acum pe cale de remediere şi normalizare.

Chestiunea *Micei Antante Economice* pentru Balcani şi Europa Centrală, trebue să ne preocupe în deosebi, în ce priveşte politica forestieră şi a lemnului, — deoarece noi venim în concurenţă pe pieţele de desfacere — mai ales aci în bazinul Mediteranei şi ţările riverane, ca şi în Ungaria — tocmai cu vecinii şi aliaţii noştri ce produc şi exportă aceleaşi produse : Iugoslavia, Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia — plus marea concurenţă a Rusiei Sovietice şi a grupului ţărilor nordice.

Iar politica vamală şi tarifară (transporturi pe C.F.R., N. F. R.), trebue revizuită.

Tradiţie, continuitate şi idealism nu trebue să constitue o vagă formulă, ci este însuşi *„crezul şi specificul"* silviculturii şi al silvicultorilor noştri.

Institutul de Cercetări şi Experienţe forestiere e chemat să joace un rol covârşitor, studiind variatele probleme de technică şi cultură silvică româneşti în cadrul economiei generale, iar propaganda forestieră trebue intensificată.

E necesară *o altă mentalitate. atât jos cât şi sus,* formând curente de opinie publică spre a se acorda interesul pe care-l merită problemele economiei forestiere într'o ţară care din faza agriculturii a intrat cu paşi siguri în faza industrializării. Se impune o *singură politică „agro-silvică"*, însuşi interesul agriculturii cerând conservarea pădurilor.

„Renaşterea Forestieră" este lozinca ţărilor civilizate şi datoria vremii noastre.

C. A. P. S.

PUBLICAŢIUNE

SALUPA CU ABURI.

Comisiunea Europeană Dunărei, vinde licitaţie publică orală, 26 Aprilie 1937 şalupa aburi „ANGELUS" cu o cabină cu două paturi, lavabou, post echipaj cu două paturi, indicată turneuri inspecţii fluviale sau excursiuni.

Adresaţi Secretariatului Comisiunei, Mihai Bravu 14, Galaţi sau Serviciului Tehnic CED. Suiina, unde se află şalupa, care poate fi vizitată.

„SET"

fabrica de avioane Ing. Gr. Zamfirescu

In cadrul numărului festiv al revistei noastre, facem loc cu plăcere, elogiilor ce se cuvin tinerei întreprinderi, care sub energica şi priceputa conducere a D-lui Inginer Gr. Zamfirescu, face cinste aviaţiei şi ţării noastre.

Injghebată în anul 1923 cu mijoace reduse, luptând cu enorme dificultăţi materiale şi cu neîncrederea celor ce nu erau convinşi de viabilitatea unei fabrici româneşti de avioane, întreprinderea „SET" este obligată să caute resurse de orice natură, care să-i dea posibilitatea să trăiască până la isbândă, să execute pentru Stat şi particulari cele mai variate lucrări mecanice şi de tâmplărie şi să conceapă avionul „PROTO-SET" 2, care avea să consacre uzina.

Intr'adevăr deşi ideia construirii unui avion propriu părea o utopie, Dl. Ing. Zamfirescu persevereză şi creiază primul său avion, care prezentat în anul 1927 constituii o adevărată revelaţie şi fu desemnat să reprezinte Industria Română de Aviaţie la Expoziţia Internaţională de la Praga şi apoi la cea dela Bucureşti.

Performanţele realizate cu primul avion românesc au fost îmbucurătoare, fiind comparabile cu cele ale celor mai reuşite avioane la acea dată.

După acest succes, fabrica SET, renunţând în principiu la lucrările de altă natură, se dedică exclusiv lucrărilor de aviaţie şi continuă seria realizărilor de avioane de proprie concepţie.

Cităm avioanele :

— SET. 3 şi 31 de şcoală faza 2-a şi tranziţie;
— SET. 4 de lucru;
— SET. 7 de lucru;
— SET X de antrenament de vânătoare;
— SET. 41 toate misiunile,

toate, cu excepţia ultimilor două, construite în serie.

Simţindu-se lipsa unui avion de şcoală românesc care să fie utilizat la formarea piloţilor, uzina SET este însărcinată de Subsecretariatul de Stat al Aerului să studieze şi să elaboreze un asemenea avion, care a fost prezentat la sbor, în anul 1934, după ce un alt exemplar, similar a fost supus cu succes la severe încercări de rezistenţă.

Avionul de şcoală SET 10, echipat cu motor „Walter-Mars" şi ulterior cu motor Gipsy-Major, a realizat performanţe apreciabile şi a dovedit reale calităţi de sbor.

In acelaş an s'au condus metodic studii pentru realizarea unui avion de vânătoare echipat cu motor de 1000 Cv. lucrare care la acea dată era dintre cele mai îndrăsneţe.

Echiparea unui avion de vânătoare cu un motor de asemenea putere, neintrând însă în vederile organelor competente, fabrica SET, s'a văzut obligată să realizeze sesquiplanul său de vânătoare „SET" XV, cu un motor de 500 CV.

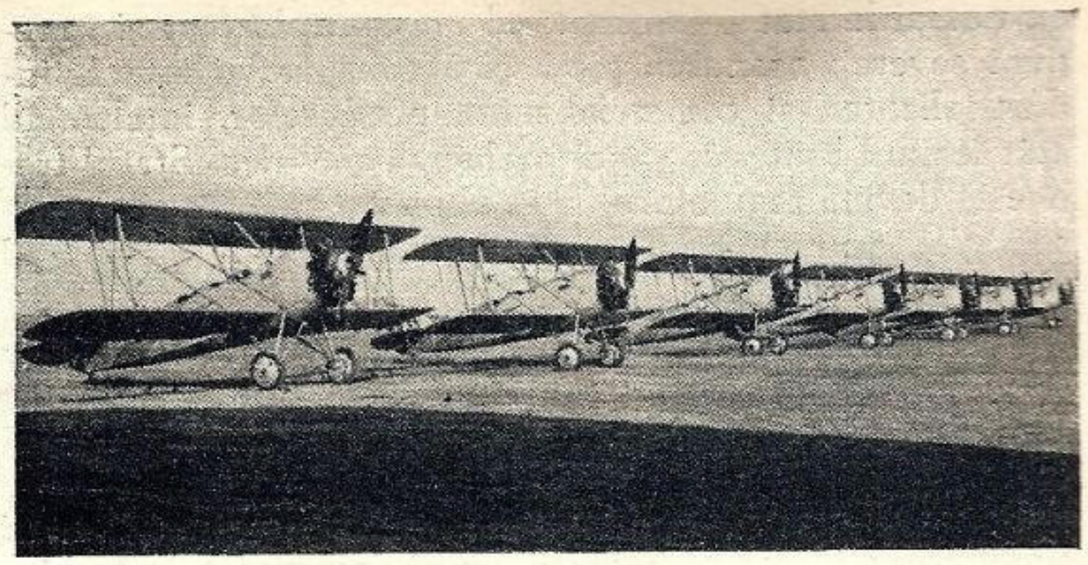
Rezultatele satisfăcătoare obţinute cu acest avion, ca şi coeficientul de siguranţă ce-l posedă, suficient pentru cel mai pretenţios avion acrobatic, fac să se întrevadă strălucitul prototip ce ar fi rezultat dacă s'ar fi căzut de acord, în ceeace priveşte puterea motorului la un avion de vânătoare, cu vederile constructorului, vederi care, ulterior, s'au dovedit juste, fiind astăzi cele ale întregei industrii aeronautice occidentale.

Tipul de avion SET cel, mai nou, este „SET"-ul 7 K de observaţie divizionară construit în serie pentru Aviaţia militară Română.

Acest avion echipat cu cele mai perfecţionate aparate de observaţie şi cu puternice mijloace de luptă, constitue tipul indicat a fi încă multă vreme în uzul armatei noastre.

Printre celelalte lucrări de aviaţie ale uzinelor „SET" putem cita :

— Construirea în licenţă a unui planor



— Adaptarea motoarelor Hispano Suiza la avionul „SET" 4 şi executarea avioanelor astfel echipate, în serie.

— Confecţionarea în serie, a avioanelor americane de şcoală „FLEET", fără a mai enumăra avioanele care în permanenţă vin spre reparare în fabrică.

Avioanele „SET" au la activul lor un palmares, pe care multe tipuri de avioane cu renume l'ar putea invidia.

Vom trece în revistă raidurile mai de seamă şi vom face remarca care cinsteşte fabrica SET că nici o încercare cu avioanele sale, n'a cunoscut eşecul.

In anul 1931, Alteţa Sa Regală Principele Nicolae, în urma ordinului personal al Majestăţei Sale Regelui Carol II-lea, execută, la bordul avionului SET-CV. NIC., un raid de studii în întreaga Europă, vizitând importantele fabrici de avioane şi totalizând 8000 km. de sbor. Modul ireproşabil în care s'a comportat avionul SET în acest raid, convinge pe marele Român că fabrica SET este capabilă să scoată avioane de mare clasă.

In anul 1931, o escadrilă de 3 avioane SET 31, participă la 41 un raid al capitalelor pe traectul Bucureşti-Barcelona-Paris-Londra-Belgrad-Bucureşti.

In anul 1931, o escardilă de 3 avioane SET 31, participă la concursul internaţional aeronautic dela Pilsen, câştigând 3 cupe, clasânduse chiar prima pe echipe şi individual la proba de regularitate.

La metingul dela Bucureşti, în Septembrie 1930, regretatul aviator Locotenent Oculeanu, pe un avion „SET" s'a clasat primul dintr'un lot de 12 concurenţi pe avioane de diverse tipuri.

In anul 1931, aviatorul Ionel Ghica execută singur la bord cu avionul SET 31 G., raidul de răsunet mondial — Bucureşti — Saigon şi retour, totalizând 23.000 în 140 ore de sbor.

In anul 1934, Statul Român, pentru a întoarce vizita aviatorilor Turci, însărcinează uzina SET să amenajeze 7 avioane ale sale, de câţiva ani în serviciu, pentru un raid Bucureşti-Ankara-Bucureşti.

In acest raid, toate cele 7 avioane s'au comportat în mod strălucit, aterizând la Bucureşti fără să fi fost nevoe în cursul raidului de cea mai mică reparaţie. Oamenii de specialitate străini, cari au văzut zburând sau au pilotat avioanele SET, n'au avut decât cuvinte elogioase pentru constructor, care se bucură de favorabila apreciere a Arhiducelui Anton de Habsburg, a mareşalului Balbo, a fostului Ministru al Aviaţiei Franceze Dumesnil şi a pilotului Costes.

Metodele de fabricaţie se perfecţionează mereu în uzina SET, ţinând pasul progreselor technice occidentale. Modestul atelier de acum câţiva ani, s'a transformat într'o impunătoare uzină, în care lucrează intens 700 lucrători şi funcţionari şi care dispune de cele mai moderne maşini şi instalaţiuni, din care citäm :

Instalaţia de parcherizare şi udilitare, instalaţia de sablaj, instalaţia de nichelaj, maşina de sudat electric prin puncte, instalaţia de aer comprimat cu canalizări în întreaga fabrică, aparatul Breguet pentru nituirea cu aer comprimat, baia pentru mordansajul rezervoarelor de electron, maşina Sonntag de 30.000 kgr. pentru tăiat şi presat piese până la 2 m. lungime, presă excentrică de 55.000 kgr., pentru presat şi ştanţat diferite piese, maşina Thie pentru tăerea şi pilirea rapidă a materialului brut, foarfecele Pels pentru decupat table şi piese de formele cele mai diverse, ferăstrăul pentru tăerea barelor, compresor transportabil ,etc.. etc.

Utilajul perfecţionat şi personalul selecţionat, au permis fabricei SET să-şi îndrepte activitatea-simultan cu construcţia de a-

Rezultatul subscripţiei pentru noua navă şcoală „Mircea"

Dăm mai jos numele subscrise până la data de 25 Martie 1937, al căror total se ridică la 862.559 lei în care nu intră diurna pe o zi a domnilor deputaţi variată ulterior.

Rezultatul e cu atât mai îmbucurător, cu cât propaganda propriu zisă abia acum începe. El dovedeşte pe deoparte dragostea tuturor pentru marină, pe de alta că poporul nostru a înţeles absoluta şi urgenta nevoe a unei nave-şcoale, fără care pregătirea marinărească ar fi fost primejduită.

De remarcat gestul funcţionarilor din Cassa de Credit şi Ajutor a soc. Gaz şi Electricitate, care au subscris 300.000 lei, dintr'un câştig de trei milioane. Liga Navală a transmis atât d-lui Ing. *N. Caramfil*, Directorul general al societăţii cât şi membrilor următoarea scrisoare de mulţumire :

DOMNULE DIRECTOR GENERAL,

Comitetul Central al LIGII NAVALE ROMÂNE, adânc impresionat de frumosul gest al subalternilor D-voastre, cari au subscris pentru nava-şcoală „MIRCEA" suma de lei 300.000, plus leafa pe o zi, — gest de cald patriotism făcut în special pentru a dovedi „că sunt crednicii colaboratori ai D-vs.", ţine a Vă exprima cele mai vii mulţumiri pentru spiritul ce aţi ştiut să-l sădiţi în sufletele colaboratorilor D-vs., prin inaltele însuşiri de şef cu care sunteţi înzestrat.

In acelaş timp îşi exprimă regretul că opera D-vs. constructivă în fruntea Ministerului nou creiat nu a putut fi de o cât mai lungă durată, spre binele Marinei noastre. Nădăjduim că drumul trasat de D-vs., pe harta nevoilor Ţării nu va fi părăsit de succesori.

Primiţi, vă rugăm, Domnule Director General, asigurarea sentimentelor noastre de recunoştinţă, pentru tot ce aţi făcut şi aţi voit a face.

Vice Preşedinte al L. N. R., *Amiral COANDĂ I.*

Secretar General al L. N. R.,
Comandor NEGULESCU A.

Un alt gest este al maeştrilor şi submaeştrilor din Litoralul Maritim cari au subscris 25.000 lei, însoţit de următoarea scrisoare

MULT STIMATE DOMNULE AMIRAL,

In urma apelului lansat de LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, în scopul ca, tot ce este român şi cu dragoste de Mare, să-şi dea obolul, pentru înzestrarea Marinei Regale, cu o nouă navă şcoală „MIRCEA" atât de utilă, mai ales prin lipsa ei ce s'a resimţit şi se resimte, de noi marinarii, de la trecerea în „pensionare" a bătrânului, dar mult gloriosului „Mircea", — maeştrii şi submaeştrii militari din Litoralul Maritim, au hotărât ca să-şi dea obolul lor, prin cotizarea modestei sume de lei una sută — de fiecare — pentru mărirea fondului „MIRCEA".

Ca unii cari, în majoritate din noi, bătrâni sau tineri, ne-am trăit cei mai frumoşi ani ai copilăriei noastre, sub pânzele bătrânului „MIRCEA", unde ni s'au oţelit sufletele, creind din noi elemente deplin sănătoase, pe cari instituţia noastră s'a bizuit şi se bizuie de ani, cu mult drag am fi dorit să dăm, pentru prea frumosul şi în mult utilul scop, cât mai mult.

Dat fiind însă că, în proectul activităţii noastre, a Maeştrilor aci la Mare, mai avem încă un deziderat al nostru de înfăptuit, ridicarea, în chiar anul acesta, a unui cămin al Maeştrilor aci, pe malul Mării, Cămin pe care înţelegem a-l face a fi demn de acest corp cât şi de Marina Regală Română şi în care scop abia am adunat, din modestele noastre salarii, Lei 1.000.000, la care încă trebue să mai adăogăm, ne-am rezumat Domnule Amiral la a sprijini acţiunea Ligii Navale numai prin cotizarea de mai sus.

Datorită faptului că, reţinerile pentru Ligă le vom face în luna Martie, şi cum ţinem că cu un ceas mai devreme, să fim şi noi fii sufleteşti ai acestei instituţii, părtaşi întru aceată înfăptuire, prin mandatul poştal Nr. 620 al oficiului poştal Constanţa, am înaintat astăzi 5 Februarie a. c. pe adresa Ligii Navale, suma de lei 15.000, ca primă tranşă din totalul ce urmează să cotizăm, aproximativ 24—25 de mii lei, urmând ca restul strâns să-l înaintăm Dvs. la finele lunei Martie, odată cu primirea ultimelor reţineri, când vom înainta Dvs. şi tabelul nominal al maeştrilor ce au subscris.

Cu tot respectul, vă rugăm ,Domnule Amiral, a primi asigurarea întregului nostru devotament.

Maestru principal (ss) DRAGUŞANU
Preşedintele Cercului Maeştrilor Militari din Litoralul Maritim

La această duioasă şi înălţătoare scrisoare Centrala a trimis următorul răspuns :

DOMNULE PREŞEDINTE,

Confirmându-vă primirea sumei de lei 15.000, pentru cari alăturăm chitanţa Nr. 46 937, — Comitetul Central al L. N. R., profund mişcat de înaltul gest al foştilor copii crescuţi pe puntea bricului „MIRCEA", — vă roagă a primi cele mai vii şi recunoscătoare mulţumiri pentru frumosul exemplu dat.

Rândurile cari însoţesc donaţiunea, mărturisesc cu prisosinţă că maeştrii şi submaeştrii din Litoralul Maritim, sunt pătrunşi de „Spiritul Mircea" şi au ţinut pe de o parte să-şi arate recunoştinţa faţă de nava care le-a dat putinţa să fie ceeace sunt, oameni ai datoriei până la sacrificiu,—pe de alta să dovedească întregei suflări româneşti nevoia unei noui nave şcoală, ca cei dintâi ale căror caracter au fost oţelite pe puntea gloriosului „MIRCEA".

Felicitându-vă şi pentru iniţiativa de a întemeia un Cămin al Maeştrilor Militari, — vă rugăm să transmiteţi tuturor camarazilor—maeştrii şi submaeştrii—expresia celor mai calde sentimente de recunoştinţă, pentru satisfacţia ce ne-aţi dat-o nouă celor mai bătrâni, că sămânţa aruncată a căzut pe pământ bun, spre fericirea Marinei noastre naţionale a cărei nădejde sunteţi.

Primiţi vă rugăm, Domnule Preşedinte, încăodată mulţumirile noastre recunoscătoare.

Vice-preşedinte al L .N. R., (ss) AMIRAL COANDĂ I.
Secretar general al L .N .R. (ss) Comandor NEGULESCU A.

Alături cu ei toţi ofiţerii, maeştri, şi submaştri au subscris solda pe o zi.

D-na Ecaterina *Amiral Eustaţiu,* soţia şi inimoasa tovarăşă de viaţă a decanului amiralilor noştri de asemenea a adunat la Galaţi 25.500.

Iar un harnic membru al L. N. R., d. Farmacist *Naghi* din Târgovişte a adunat în acel mic orăşel de munte sume importante.

Din secţiile noastre două. — Sulina şi Brăila, — au subscris aproape jumătate din fondul de rezervă, înţelegând adevăratul

---

vioane şi spre realizazrea de produse anexe: boburi, bărci, skiuri cu lemn de Hikory sau frasin, caroserii aerodinamice pentru automobile, aparate de radio de proprie concepţie.

Recent a fost terminată construţia unor noi ateliere şi se fac ntense pregătri pentru punerea în funcţiune a unei secţiuni pentru fabricarea măştilor contra gazelor.

Socotim că, în rândurile de faţă am izbutit să prezentăm realizările concludente ale uzinei SET.

Baza succesulu îl constitue — după părerea noastră — perseverarea într'o formulă constructivă ce s'a dovedit fericită şi urmărirea atentă a tot ce progresul technic l'a putut pune în slujba aviaţiei.

Rezistenţa avioanelor SET, verficată prin numeroase şi grele încercări, calităţile remarcabile de sbor, performanţele excelente, amenajările bine studiate, centrajul perfect şi uşurinţa de pilotaj, au determinat Statul să doeze aviaţia noastră militară, în serie, cu mai toate tipurile creiate de uzina SET, care a izbutit să ajungă indispensabilă apărării noastre naţionale.

rol al ligii. Gestul celor două va fi în curând imitat şi de celelalte.

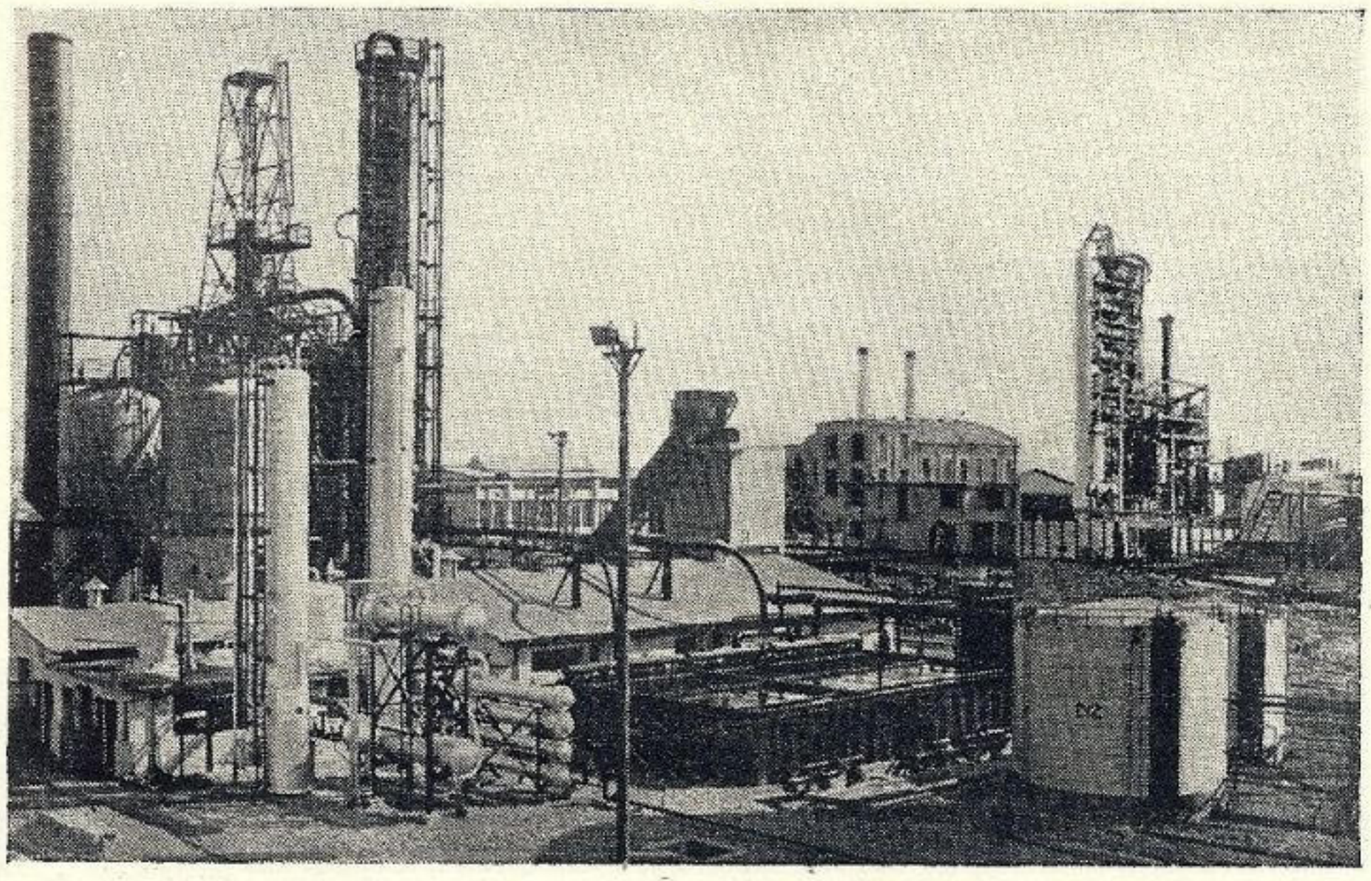
Lozinca L. N. R. fiind „CÂT DE PUŢIN, DAR DELA TOŢI", cercetând lista, ne înduioşază obolurile modeste ale tineretului şcolăresc cari din propria iniţiativă sau din imboldul profesorilor, au dovedit că ne putem bizui pe sentimentele patriotice ce-i însufleţesc.

Tuturor le mulţumim cu recunoştinţă, în numele Ligii Navale, în numele Marinei, în numele Ţării, în numele Augustului nostru Preşedinte.

Liga Navală Română-Centrală	100.000
„ „ „ -Secţia Sulina	25.000
„ „ „ -Brăila	30.000
Cassa de Credit a funcţ. Soc. G-rale de Gaz şi Electricitate	300.000
Lt. Colonel-Intendant Drăghicescu Decebal	500
Preotul I. Ciubucciu din Chietreşti-Vaslui	100
Magazinul Adolf Ruleta din Bucureşti	1.000
AurelSuciu, notarul com. Leinauheim Timiş	100
Coca Negulescu — elevă — Bucureşti	20
Dudu Negulescu, student Bucureşti	100
Marie Murguletz, Bucureşti	100
Colonel Giuşcă, Bucureşti	100
Paula şi Nicu Gaia din Constanţa	100
D-na Neagu din Bucureşti	200
Ilie P. Stănescu, Bucureşti	200
Maria Savopol, institutoare Ocnele Mari	100
I. Gh. Popescu —comerciant — fost marinar	1.000
Ion Buta, comerciant, Bucureşti	250
Amiral Coandă I., Bucureşti	10.000
Radu Irimescu, Ministrul Aerului şi Marinei	10.000
Ilariu Oprescu, Bucureşti	190
Inginer Erbiceanu Vesp. Ovid, Bucureşti	100
Ionel Paulian, elev, Bucureşti	500
O romăncă din Focşani	500
D. Diaconescu din Chişinău	200
I. Vespremeanu, ataşat de legaţie Bucureşti	200
Petre Lateş Comandantul s/s Oituz	500
Filip Gh. Niţescu din R. Sărat	200
C. Catalinescu elev din Tg. Jiu	60
Inginer Caranfil N., Bucureşti	10.000
Parohia com. Gura Viţioarei, Prahova	100
Ing. St. Mircescu, com. Gura Viţioarei	100
Panait Doiciu, Bucureşti	500
General Vivescu, Bucureşti	500
Catherina Amiral Coandă, Bucureşti	1.000
Z. S. Micu, Bucureşti	1.000
General Negreanu, Bucureşti	1,200
G. G. Mavrocordato din Vaslui	120
Radu Oct. Cosma, elev din Satu Mare	100
Cezar Cosma, din Satu Mare	100
Avocat Petre Rădulescu-Buzău, din Bucureşti	100
Mitiţă Constantinescu Guvernatorul B. N. R.	10.000
Eduard Mirto, fost Ministru	10.000
Alexandru Răşcanu, Bucureşti	100
G. G. Cotea, Bucureşti	100
Colonel Gabriel Marinescu, Prefectul Capitalei	10.000
Eufrosina General Dancov, Bucureşti	1.000
Maria Dobrescu, Bucureşti	100
Jipa Mihail, Bucureşti	100
Mioara R., Bucureşti	100
Székely & Rety, Bucureşti	200
Maeştri şi Submaeştrii din Litoral Maritim	15.000
Fabrica de Bere „Bragadiru"	1.500
N. Bărbuceanu, pensionar din Braşov	100
General Martac, Bucureşti	100
Colonel Ierinici Iosif din Bucureşti	1.000
Sublocot. Ben I. Emil din Orşova	100
Maria Demetriad din Bucureşti	200
Sabina Coandă din Bucureşti	200
V. Protopopescu din Bucureşti	1.000
Manolescu Strunga din Bucureşti	1.000
Amiral Boerescu C. din Bucureşti	1.000
Avocat I. Ionescu-Boancă din Bucureştti	1.000
Titus Rapeanu, magistrat, Buzău	100
Comandor U. Passerar din Timişoara	1.000
D-nii Senatori, diurna pe o zi	170.800
Profesor Emil Flavian din Bucureşti	500
O. Popovici, radiotelegrafistul s/s Carpaţi	150
Echipajul s/s Bucureşti	1.650
Elevii asoc. I. Heliade Rădulescu-Colegiul Sf. Sava	1.015
Aurel Creţu, notar public din Sibiu	100
Robanser Titus, Bucureşti	100
P. I. Munteanu, judecător Negreşti, Satu-Mare	100
V. Sassu- Ministru	2.000
Brătescu Dan din Bucureşti	250
General Toplicescu din Bucureşti	500
Diomede Athanasiu-Teleorman	300
Naum Ghica, Bucureşti	1.000
Marietta Boldur Voinescu, Bucureşti	1.000
Avocat C. Tonegaru, Bucureşti	500
Elev aviator Dumitrescu T. Radu, Bucureşti	100
Em. O. din Ankara, Turcia	5.000
Em. O. pensionar din Bucureşti	500
Dr. Demetrescu Mante, Bucureşti	3.000
Gh. L. Popescu, din Bucureşti	200
Alexandrina Amiral Cătuneanu din Bucureşti	1.000
Anton Vlad, maestru radiotelegrafist Iaşi	200
Sublocot. C. Sturza din Constanţa	500
Ing Grigore Vasilescu din Bucureşti	1.000
Reprezentanţa uzinelor Skoda	15.000
Elevii cl. VI-a A. Colegiul „Sf. Sava"	300
Alex. Minculescu, student din Bucureşti	100
Ionel Budişteanu, Idem	100
Preotul Zenovie Popovici din Satulung-Braşov	200
Gh. Fernic din Bucureşti	500
Credincioşii parohiei com. Livezeni-Hunedoara	43
Ziarul Parunca Vremii	500
N. Stefănescu, Banca Românească	10.000
Ministerul de Domenii	10.000
Eleonora Grigorescu-Arapu din Bucureşti	100
Elevii cl. IV şi V-a Gimnaz. Industr. Roşiori de Vede	85
C. Lucasievitz, pensionari, Bucureşt	100
Comandor (r) Vieru Constantin, Bucureşti	500
Emilia şi Eug. Mărculescu, magistrat, Craiova	500
Căpitan Albert Theiler din Constanţa	500
Alexandru Vasilescu din Bucureşti	50
Alexandru Vasilescu din T. Măgurele	50
Pe listele nr. 104 şi 500 încredinţate d-lui G. N. Oprea	770
Personalul Institutului de Arte Grafice „MARVAN" S. A.	3.785
Mircea Gheorghiu, elev cl. VI-a lic. „Petru Rareş" P. Neamţ	100
Petcu Constantin din Bucureşti	200
Prin listele de subscripţie nr. 70 şi 77 încredinţate D-nei Madelena Amiral Eustatziu din Galaţi s'a subscris suma de 25.500 de către următoarele persoane :	
D. Max Auşnit	10.000
D-na şi dl. Amiral Eustatziu S.	1.000
O. Auşnit et Compania S. A. R.	1.000
M. T'chomlekjoglu S. A. R. pentru Industria Textilă	1.000
I. Rothman	1.000
Agenţia de Vapoare Wathson & Youell	1.000
Apostol Popa	1.000
Sucursala Băncii de Credit Român	1.000
Fraţii P. A. Vartparmian	1.000
Cavaler Parruccini (Banca Italiană Română)	500
Dr. Munteanu	500
Banca Cornea	500
Goldştein & Ornştein	500
Fraţii Klien	500
Dr. Ciomac	500
Aram Djizmedjian	500
Industria Textilă Gălăţeană	500
A. Theocharie	300
D. Djinbuchian	250
Mauradoglou & Moltho	250
Apikian	200
Stoenescu (magazinul Elita)	100
Dr. Vermont Th.	100
V. E. Grifon	100
Un anonim	100
Ştefan H. Ştefan	1.000
Borvizian	200
D-na ing. Cupşa	200
Blitzstein	200
Jean Jarnea	200
B. Goldembreg & Fii (blănărie)	100
Dr. Cepariu	100
Fabrica Sanov	100
Ofiţerii şi maeştri militari din Apărarea Fixă Maritim. au subscris leafa pe o zi din care au depus prima rată de	3.792
Idem ofiţerii şi maeştrii din Apărarea Fixă Fluvială	2.765
Gheoghe Compotecă din Bucureşti	100
Inginer I. Spirescu din Bucureşti	200
Personalul Spitalului din Simleul Silvaniei	400
Ofiţerii şi maeştrii militari ai şcoalelor de specialităţi ale Marinei solda pe o zi din care au depus prima rată de	2.607
Idem ofiţerii şi maeştrii militari din Depozitele Maritime de Echipaje	14.550
Idem ofiţerii şi maeştrii din Arsenalul Marinei de Războiu	4.771
Personalul diurnist din Arsenalul Marinei de Războiu	510
Vasilescu Leon Int. Maior din Divizia 17-a	700
Elevii liceului militar „Nicolae Filipescu" M. Dealului	776
Elevii P. Crăciunescu şi G. Caranfil, şc. primară Tuzla	40
Radu Brătianu din Timişoara	500
Farmacist Colonel (r) Gavriliu Gheorghe din Bucureşti	500
Elevii şi elevele Gimnaziului Mixt de Stat din Jimbolia	510
Elevii Gimnaziului Industrial „Pr. Elisabeta" din Bucureşti	500
Elevii liceului Petru Maior din Gherla	101
Gabriel Pârvu din Iaşi	200
Cociu Eschenazi din Bucureşti	100
Gr. Haralambie din Bucureşti	100
L. A. P. din Bucureşti	25
I. Focşaner din Bucureşti	100
G. Roşoga din Bucureşti	50
Ghinea Dumitrescu din Bucureşti	50
Sig. Schumann din Bucureşti	100
Comitetul şcolar al. lic. de fete din Piatra Neamţ	300
El. Sterian, dir. lic. de fete „Iorgu Radu" din Bârlad	30
Elevii şi elevele gimnaz. mixt din Pătârlagele-Buzău	339
Tinerii Subcentrului Premilitar nr. 25 din Capitală	120
Liceul „C. Alimăneşteanu" din Oltenita	50

(Continuare în pag. 160)

CREDITUL MINIER



SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ PENTRU DESVOLTAREA INDUSTRIEI MINIERE

CAPITAL SOCIAL:
LEI 605.000.000

ADRESA TELEGRAFICA:
„CREDITMINIER"

SEDIUL:
BUCUREŞTI III
BD. BRATIANU, 16

INSPECTORATUL EXPLOATARILOR DE PETROL: B-dul Independenţei No. 23
STAŢIE DE EXPORT: Constanţa, Str. D. A. Sturdza No. 7
RAFINERII: Brazi şi Aurora - Băicoi
ŞANTIERE: Moreni, Ochiuri, Gura - Ocniţei, Harsa, Chitorani, Viforata, Mărgineni

FILIALE

„CREDIT MINIER FRANCO ROMAIN"
SOCIÉTÈ ANONYME PÉTROLIFÈRE
Capital: 35.000.000 frs.
Paris, 8-e 58 Avenue Victor Emmanuel III
Depozitare en gros:
Rouen şi Paris (Villequier)

„CREDITUL MINIER"
Oesterreichisch-Rumaenische Petroleum
Vertreiebs-G. m. b. H.
Wien I, Rennweg 25
Rafinezrii: La Droesing şi Korneuburg
Staţie de depozitare en gros la Praterspitz

„UNION"
Ppolecnost pro obchod m'neralnimi oleji
Praha: Hradebni II
Depozitare en gros: Bratislava

„A. P. I. R."
Azienda Petroli Italo-Rumena: **Roma**
Azienda Petroli Italo-Rumena: **Milano**
Capital: 5.000.000 Lit.
Roma: Via dei Sabini 7
Milano: Largo Augusto 7

„CREDITUL MINIER"
Deutsch-Romaenische Petroleum Vertreibs A. G.
München: 2 No. Prinzregentenstrasse 6
Staţie de depozitare engros pe Dunăre: Deggendor

„NILE OIL COMPANY"
Alexandria: S a Passage Chérif
Depozitare en gros: Alexandria

D. R. M. T.
Deutsch - Rumaenische Motortankschiffahrts - G. m. b. H.
Societate de transport Dunăreană
Capital: 500.000 RM.
Deggendorf a/D

CREMIN Benzină specială pentru automobile
CREMINE Essence spéciale pour autos

Continuare dela subscripţia pentru noua navă şcoală „MIRCEA"

Prin lista nr. 1219 încredinţată primăriei Tg. Săcuec s'au subscris 1.460 lei:	
Serviciul de Constatare	100
Percepţia Circ. III	100
Comisariatul de Poliţie	100
Judecătoria Tg. Săcuesc	180
Spitalul I. G. Duca	100
Cassa de Păstrare	350
Şcoala primară de stat	180
Oficiul C. F. R.	100
Oficiul de Asigurări Sociale	50
Diverşi (indescifrabili)	200
Proferorii şi elevii gimnaziului industrial Mercurea-Sibiu	187
Idem gimnaziul Mixt „Duiliu Zamfirescu" Odobeşti	378
Cercul Militar din Bazargic	1.000
Kiriazi Gh. Marcu	300
Elevii liceului Particular de băeţi „Libros" Bucureşti	750
Pe lista de subscripţie încredinţată d-lui Al. Naghi, membru corespondent al Ligii Navale Române, din Târgovişte, au subscris 12.010 lei:	
Colonel Dr. Voiculescu P.	1.000
Alexandru Naghi, farmacist	2.000
Gogu Berindei	100
Aurica Popescu	100
D-na Nuţa Zalman	50
Părintele Francisc Augustin	200
I. Golden	200
Piker	100
Th. Iacobescu	100
Gavril Calman	40
C. Pavelescu (Furnica)	100
Gh. Stănescu	100
Marcus (Hercules)	50
Simion Marcus	100
I. Voiculescu	40
I. Colan	100
C. Popescu	100
D-ra Angelescu	50
D-na Beatrice Stark.	100
Cristea Niculescu	100
Carol Kuperman	40
Dna Gref, farmacistă	800
Dr Bernştein	100
Marcovici, dentist	100
Simion (Socec)	150
Ilie Ionescu	100
Maior Poenăreanu	100
H. Perl.	50
B. Reisenberg	50
Gh. Rădulescu (Furnica-Nouă)	100
Colectura Stănoiu	100
Fraţii Titeica	60
Rubin Rauhvarger	100
Iancu Rosental	50
St. Protopopescu (Arabia)	250
Kofler (Parfuneria Lido)	50
Alexandru Simionescu	100
Anton Zwirner	100
Adolf Stark	100
Ziarul Dimineaţa	100
N. Iancovici din Bucureşti	500
B-ca Dâmboviţa, prin dl. Câmpeanu din Târgovişte	1.000
Un medic din Târgovişte	2.000
Petre Mândrican din Târgovişte	100
Mircea Diaconescu din Târgovişte	100
Iorgu Dragomirescu din Târgovişte	100
Preotul Ioan Cristache din Târgovişte	100
B-ca Vulturul, prin dl. St. Nicolaescu, ziarist	200
C. Ionescu (croitor)	40
Ştefan Nicolaescu, ziarist	60
Monopolul Alcoolului	40
Sandu Davidson	40
Lazăr Tâlvan	100
Iorgu Lăzărescu	100
Carol Freund din Bucureşti	100
Maier Leibovici din Târgovişte	100
Total general	862.559
D-na Colonel Fodoreanu, din Bucureşti a donat cărţi în valoare de	2.000
D-na Pârvulescu din Târgovişte afişe de propagandă	1.000

BIBLIOGRAFIE

Comandor Inginer Năsturaş Vasile: CONSTRUCŢIUNI NAVALE.

Dacă literatura pură, romane originale sau traduceri, versuri, copleşesc vitrinele tuturor librăriilor, — cea technică e foarte săracă, iar cea marinărească aproape inexistentă. Deşi nevoia este mare, dar fie modestia celor cari au în cartoane material bogat, fie că editorii nu îndrăsnesc a învesti capitaluri cari după ani le pot reveni în casă, cărţile technice sunt nespus de rare.

Inginerul Comandor *Năsturaş Vasile,* profesor la şcoala de război, s'a încumetat să publice un volum de peste 300 pagini, cu numeroase ilustraţiuni şi tabele, cari luminează textul scris într'un stil clar, cu toate chestiunile în legătură cu contracţiile navale.

Autorul după ce face un istoric al construcţiunilor navale, insistă asupra navelor moderne de război şi de comerţ, atât ca fel de construcţie, cât şi calităţile de siguranţă şi nautice. Un capitol întreg e rezervat armamentului, — artilerie, armele sub apă, nave puitoare de mine, dragă-mine, port-avioane. Un altul vorbeşte de siguranţa vaselor, în altul de aparatele motoare, — maşini, turbine, motoare, etc. Ultimul capitol arată cum se întocmeşte un deviz de construcţie.

Dela asociaţia „Nautica Bucureşti"

Asociaţia „Nautica Bucureşti", cu sediul în Bucureşti, B-dul Basarab No. 68 (telefon 3.59.01), a fost înfiinţată în Martie 1936 de un grup de prieteni, amatori ai sporturilor nautice. Formată din tineri titraţi şi studenţi, cu scopul de a promova sporturile de apă şi în special canotajul şi turismul de apă, ea a primit numele de *„Nautica Bucureşti"*, asociaţie academică de Canotaj, Yachting, Nataţia şi Turism. In vederea sezonului de canotaj ce urma să se deschidă în curând, asociaţia şi-a procurat îmbarcaţiunile necesare şi la 1 Mai a început antrenamentul pe lacurile Băneasa şi Herăstrău. De la început asociaţia s'a bucurat de concursul binevoitor al asociaţiei *„A. S. Jandarmeria"* care, prin bunavoinţa D-lui Colonel Pavlid, a uşurat calea spinoasă a începutului. Dela această dată până la închiderea sezonului au avut loc şi excursiuni pe râurile apropiate. In acelaş timp a organizat şi excursiuni în diferite regiuni ale ţării. Cu închiderea sezonului de canotaj s'a continuat seria excursiunilor şi a sporturilor de iarnă.

In vederea îndeplinirii scopului propus asociaţia a editat dela 1 Noembrie 1936 un „Buletin Informativ", ce apare lunar şi se trimite gratuit tuturor membrilor săi. Conţinutul acestui buletin, care publică articole practice privind canotajul, turismul de apă şi sporturile de iarnă, a făcut ca el să fie foarte apreciat şi cercetat de cititorii săi.

In Ianuarie 1937, asociaţia a oferit Preşedinţia de Onoare D-lui General Barbu Pârâianu, Inspectorul General al Jandarmeriei, care a binevoit să primească. Cu aceasta asociaţia a făcut un pas bun înainte, cunoscută fiind dragostea ce D-sa o are pentru manifestaţiunile tineretului sportiv.

In prezent asociaţia este afiliată la Federaţia Română a Sporturilor Nautice şi se pregăteşte în vederea deschiderii sezonului de canotaj şi a campionatelor din primăvară.

REDACŢIONALE

Din motive de ordin technic am fost siliţi a amâna publicarea în numărul viitor a următoarelor articole: *O campanie pe Mircea* de d. Lt. Ovidiu Bordenache; *cu nava „Lt. Comandor Stihi"* de d. Pleşoianu, *Gentlemen acord* de căp. Antonescu.

Inchinarea lui Jean Bart de d. căpit. Vlădulescu va apare în numărul din Mai, când se împlinesc 3 ani de la pierderea celui care a fost întemeetorul revistei noastre şi sufletul L. N. R.

* * *

Frumoasa copertă a cestui număr a fost trasă şi aparte, şi se vinde cu 20 lei bucata. Doritorii se pot adresa Centralei sau secţiilor noastre.

INCHEIERE. — Incheiem aceste pagini mulţumind atât celor cari ne-au onorat cu articole, cât şi celor cari ne-au acordat sprijinul material. In special ţinem a ne exprima toată recunoştinţa noastră domnilor:

MITIŢA CONSTANTINESCU, guvernatorul B. N. R., instituţie care a ajutat Liga Navală dela întemeere.

VALER POP, ministrul Industriei şi Comerţului, care a înţeles marele rol al Ligii Navale în opera de desvoltare a marinei naţionale, factor important în ridicarea balanţei comerciale.

V. SASU, ministrul Justiţiei şi al Agriculturei şi Domeniilor, un alt înţelegător al vremilor noi, în cari fără o marină la înălţimea nevoilor, vom continua a fi tributarii străinătăţii.

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

No. 2 — 3.

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

FEBRUARIE
MARTIE

CUPRINSUL:

Familia Regală 1—8
Comitetele L. N. R. dela întemeere 9
Ce sărbătorim 11
Cuvinte Regale 12
Apelul pentru nava şcoală Mircea 15
M. S. Regina Maria: Ce însemnează marea pentru mine 16
A. S. I. Arhiducesa Ileana : Constanţa 20
Ing. N. G. Caranfil, fost Ministru al Aerului şi Marinei: Un adevăr 21
Amiral I. Coandă: Cum am devenit marinar 21
Radu Irimescu, Ministrul Aerului şi Marinei: Nave şi Aeronave 22

LIGA NAVALĂ

(†) N. Fleva : Raţiunea de a fi a Ligei Navale Române 25
L. N. R. : Activitatea centralei şi a secţiilor 27
Jadranska Straja, (Liga Navală Jugoslavă) 37
Liga Morska I Kolonialna (Liga Navală Polonă) 38
Ligue Maritime et Coloniale (Liga Maritimă franceză) 43
Morski Sgovor (Liga Navală bulgară) 45

MARINA REGALĂ

Comandor Cristescu: Trecutul marinei noastre 47
C-dor Negulescu: Marina Regală 51
Căp. C-dor Vieru: Generalul N. Maican 55
* * * Răsplata marinei 57

MIRCEA ŞI ELISABETA

Jean Bart: Nava şcoală „Mircea" 63
V. Amiral Bălănescu : Noua navă şcoală 64
Comandor D. Dumitriu : Bricul Mircea, S. M. R. şi Amiralul Coandă 66
Lt. Comandor Biberi : Amintiri de pe Mircea 71
Magda Rai : Legenda lui Mircea 74
Moş Delamare : Pe urmele lui Mircea 75
Z. N. : Crucişetorul Elisabeta 81

LITERATURA

I. Gr. Perieţeanu : Poezia Mării 86
I. Minulescu : Sosesc corăbiile 89
I. Minulescu : Porniră cele trei corăbii 89
Anghel : Cum cântă Marea 89
Comandor Cristescu : Pavilionul; Priveghiu 90
Hortensia Papadat-Bengescu: Inchinare 91
E. Flavian: Mării 91
Spring: Lui Mircea 92
Thalasa 93
Conan Doyle : Atacul fregatei

MARINA COMERCIALA

Actele de botez ale vapoarelor S. M. R. 96
I. Pohrib : Istoricul Marinei Comerciale 98
Am. Coandă şi P. Popovăţ : O despărţire duioasă 102
I. P. : Situaţia Marinei comerciale române 103
C. B. : Prima societate de navigaţie maritimă „România" 107
* * * *Vapoarele soc.* „Steaua Română" 109
S. N. : Şantierul Naval dela Turnu-Severin 110
* * * Societatea Română de navigaţie S. R. D. 112
Ing. Otto Korwick : România şi navigaţia austriacă pe Dunăre 114

PORTURI

I. P. Istoricul Inspectoratului Porturilor 115
Mirth : Cele 3 mari porturi, — Constanţa, Brăila, Galaţi, — în cifre 116

SPORTURI DE APA

Amiralul Eustaţiu : Yachting 121
Comandor Fundăţeanu : Sporturile noastre mijloc pentru formarea mentalităţii marinăreşti 122
Jean Mihail : Yacht Club Regal Român 126
O. N. : Societatea Salvamar 128
Dr. Panait Zossin: Vocaţiunea marinărească 130
Apostol Culea : Predestinaţi şi aplecaţi spre viaţa de mare 131
Locotenent Nicolau Eustaţiu : Cercetaşii marinari 135
Mioara Rudeanu : Unirea 137
Arm. Geller: Gânduri pentru iubitorii de mare 137

PESCUIT, OCEANOGRAFIE

Dr. Al. P. Daia : Marea şi pescuitul 138
Dr. I. Popovici : Pescuitul nostru maritim 141
Ing. P. Demetriade : Spărgătoare de ghiaţă 142
C. Amiral Bărbuneanu : Cercetarea stiinţifică a oceanelor 144
Radu Ciocârdel : Influenţa vânturilor asupra evoluţiei Deltei Dunării 146

INSTITUŢII LEGATE INDIRECT CU MAREA

Banca Naţională Română 148
Camera de Comerţ din Braşov 150
Ministerul de Agricultură şi Domenii 151
Ministerul Industriei şi Comerţului 152
Uzinele Comunale Bucureşti 153
C. A. P. S. Politica forestieră la noi 154
Fabrica de avioane SET 156
Rezultatul subscripţiei pentru noua navă şcoală MIRCEA 157

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie. *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10.* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2.* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENTILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victorici 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

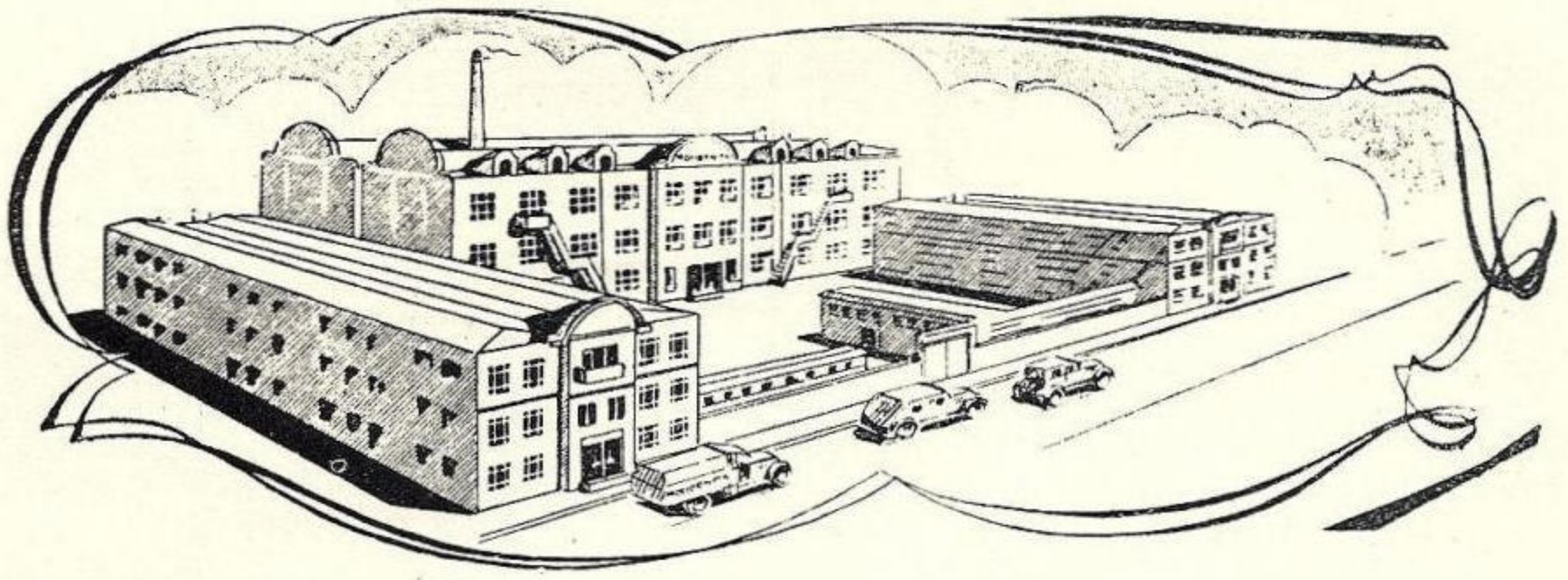
LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.



D. MOCIORNIŢA

BUCUREŞTI, STR. APELE MINERALE, 75

FABRICI DE INCĂLŢĂMINTE, PIELĂRIE, ARTICOLE DE VOIAJ, SPORT şi CONFECŢIUNI

INCĂLŢĂMINTE:

Pantofi şi **ghete** din box, chevreaux şi lac, negre şi culori, pentru doamne, domni şi copii.

*

Ghete de patinaj. **Bocanci** de: munte, ski, turism şi vânătoare, din piele specială impermeabilă.

*

Incălţăminte de casă: pantofi din piele şi melton.

*

Toată încălţămintea **este cusută solid cu maşini americane** (Good-Year). Talpa este impermeabilă, higienică, nu arde piciorul, nu pătează ciorapul, fiind tăbăcită prin sistem lent.

ARTICOLE DE VOIAJ:

Geamantane, cufere, truse, casete, serviete, genţi de damă, port-feuilles, port-monede, centiroane, etc. etc. numai din piele veritabilă.

*

Haine de piele elegante, durabile, confecţionate din piele special tăbăcită, gata şi de comandă.

*

Uniforme civile şi militare, de cercetaşi şi şcolare.

*

Mari stocuri de curele de transmisie şi harnaşamente.

*

Cremă, ceară şi **unsori** pentru întreţinerea încălţămintei.

*

Numai mărfuri garantate şi **proaspăt confecţionate.**

Toate articolele se vând cu **preţuri mai eftine ca oriunde.**

DEPOZITE DE VÂNZARE:

BUCUREŞTI: STR. CAROL 29, CALEA GRIVIŢEI 128, ŞOSEAUA MIHAI BRAVU 12
PROVINCIE: Cluj, Braşov, Craiova, Galaţi, Ploeşti, Roman, Constanţa, Turtucaia, Bistriţa-Năsăud, Tecuci, Buzău, Câmpu-Lung, Târgovişte.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%)
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU. *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

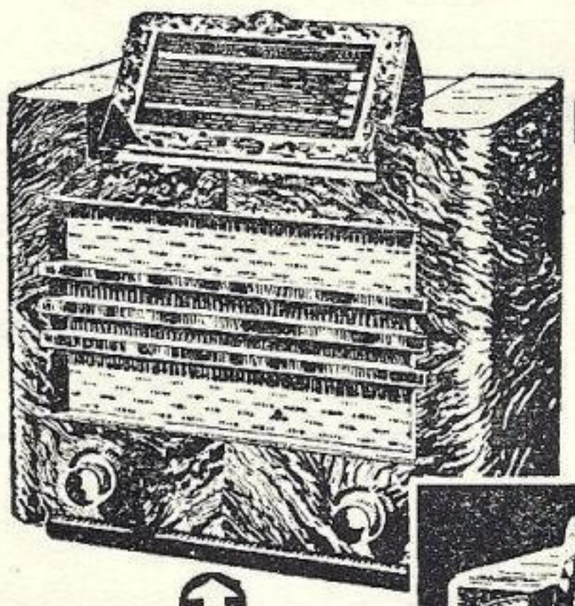
— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRAILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA . . .	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUA .	pl.	14.30	„
„	8.30 sos.	VALCOV . . .	pl.	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25.

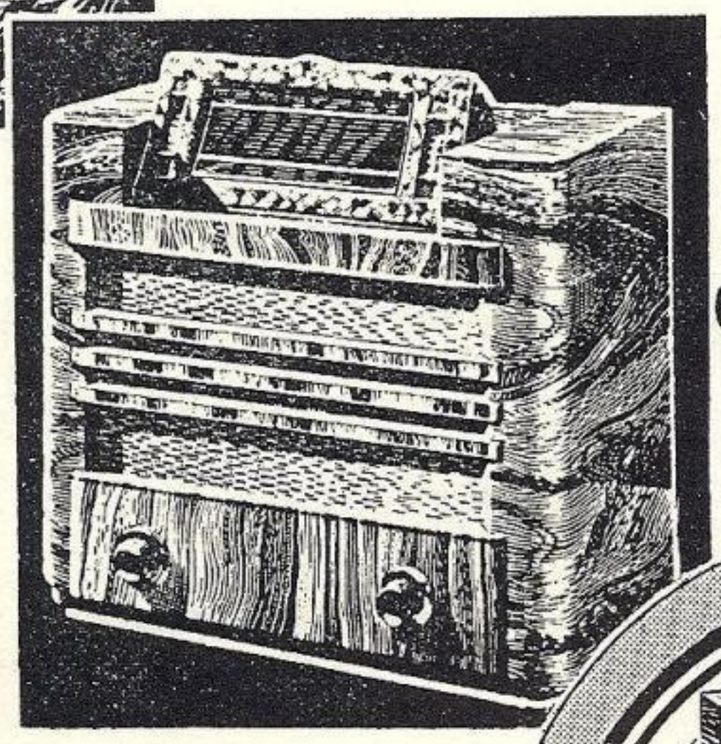
— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

RADIO PHILIPS



NOILE MODELE
1937

Seria simfonică

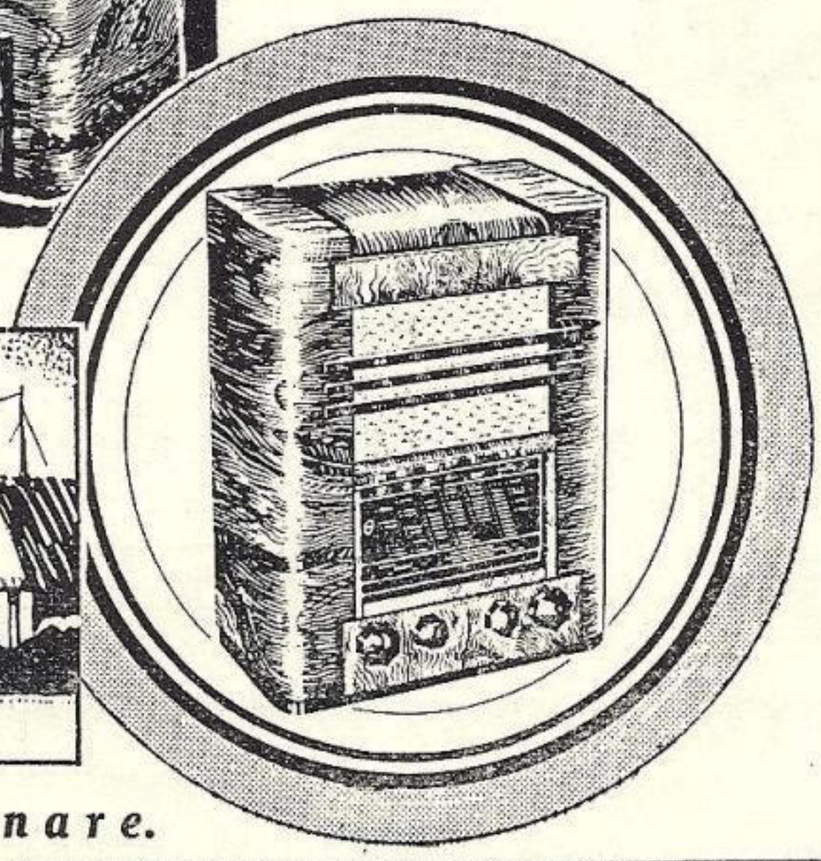


RONDO

Superheterodynă cu octodă și **duodiodă-triodă**, 4+1 lămpi, reglaj liniștit, optic, rapid și micrometric.
3 game de unde
Redare stereofonică
Scală adaptovizor.

PRELUDIO

Superheterodynă
cu octodă
3+2 lămpi
3 game de unde
Redare stereofonică
Scală adaptovizor



SONATA

Superheterodynă la baterii
cu 4 lămpi, octodă și
duodiodă-triodă
3 game de unde
Redare stereofonică
Consum redus
Lămpi de 2 volți.

Se pot obține în 15 rate lunare.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE

„MARVAN" s.a.r.

BUCUREȘTI — Bd. PR. MIRCEA, 10

EXECUTA ARTISTIC LUCRARI IN:

O F F S E T

T I P O G R A F I E

Z I N C O G R A F I E

C A R T O N A G E

L E G Ă T O R I E

FABRICA DE BERE

LUTHER

Consumați

berea Luther

Fr. ROCHUS

Consumați

produsele Fabricei

ROCHUS

cele mai bune și delicioase

FABRICĂ DE AVIOANE

ING. GR. C. ZAMFIRESCU

BUCUREȘTI

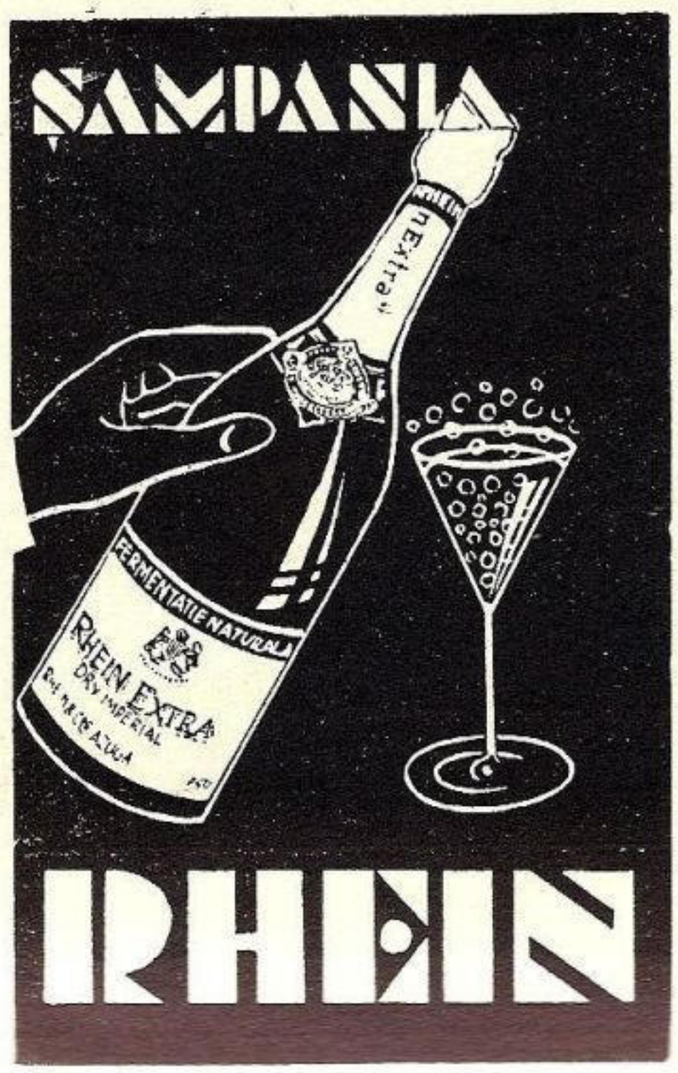
Str. Popa Lazăr Nr. 13-15

Telefon: Centrala : 2-53-49 · Direcțiunea : 2-50-74 · Aprovizionarea : 2-89-95

Construește AVIOANE de toate categoriile

Secție specială de RADIO

Secție de MAȘTI contra gazelor, etc.



„COMPERO"

COMERCIALIZAREA PETROLULUI ROMÂNESC

CAMIL ELEPHANT

STAȚIE DE EXPORT CONSTANȚA
DEPOZITE IN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

Adr. Telegr.: „COMPERO" — București

TELEFON: 3.42/60 și 4.24/79

CONT CEC POSTAL 2577

SOCIETATE ANONIMA A UZINELOR METALURGICE

LEMAITRE

PENTRU INDUSTRIA FIERULUI - BUCUREȘTI, Splaiul UNIRII 165-171

CAPITAL SOCIAL LEI 65.000.000 DEPLIN VARSAT

TELEFON 3.28.60 ADRESA TELEGRAFICĂ: „LEMAITRE"

Cazane de aburi secționale sistem „Königsfeld"; Cazane cu țevi foarte înclinate; Cazane „Kornvall", „Tischbein", „Lachapelle" și „Ignitubulare"; Cazane locomobile pentru sonde; Piese turnate din fontă și bronz; Reparațiuni de locomotive; Instalalațiuni de desbenzinare; Rezervoare de fier de orice mărime; Macarale rulante; Poduri; Construcții metalice; Tucerie comercială: plite, bucele, etc.

Aparate şi maşini ptr. rafinării de petrol, Fabrici de zahăr precum şi Tăbăcării

Automobilele

RENAULT

AUTOCAMIOANE, MOTOARE DE AVIAȚIE, MARINE, GRUPURI ELECTROGENE, AUTOMOTOARE, VEHICULE MUNICIPALE, ETC.

REPREZENTANT GENERAL PENTRU ROMÂNIA:

CONSTANTIN S. MIHAESCU

B-DUL TACHE IONESCU No. 10

BUCUREŞTI

E. WOLFF s. a. r. BUCUREŞTI

UZINA ȘI BIROU TECHNIC

STRADA Dr. ISTRATE No. 7 — Telefon 3-5220

Cazane de aburi; Construcțiuni de fer; Poduri rulante; Incălzirl centrale; Ventilații; Reparații de mașini.

BIROU DE VÂNZARE

STRADA BĂLĂCEANU (fost Sf. Dumitru) No. 3

Telefon 3-3420

Articole technice; Motoare „Deutz"; Mașini „Krup"; Pompe; Strunguri; Autocamioane „Magirus".

Intreprinderile Forestiere Române S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI 260.000.000
SEDIUL: BUCUREȘTI III
CALEA DOROBANȚILOR No. 16
TELEFON 240.98

COMERȚUL LEMNULUI S. A.

Societate Anonimă pentru comerțul și industria lemnului
SEDIUL: BUCUREȘTI III
CALEA DOROBANȚILOR No. 168
TELEFON 240.93

INTREPRINDERILE CLOȘANI S.A.R.

DIRECȚIUNEA GENERALĂ
SEDIUL: BUCUREȘTI III
CALEA DOROBANȚILOR No. 168
TELEFON 240.98

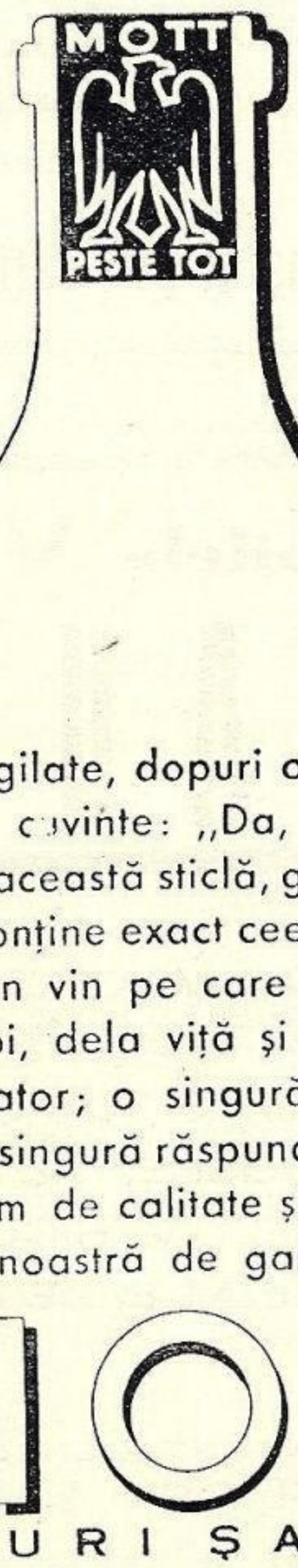
„EDILITATEA"

SOCIETATE ANONIMA DE STUDII ȘI CONSTRUCȚII
CONSTRUCȚIUNI ȘI CLĂDIRI DE ORICE FEL
LUCRĂRI PUBLICE
CARIERE PROPRII ANDEZIT ȘI BAZALT

SEDIUL:
BUCUREȘTI I — STR. BREZOIANU, 62
TELEFON 372/10

Cereți
BERE
„LUTHER"

detalii
care
contează



Sticle sigilate, dopuri originale. Cu alte cuvinte: „Da, noi garantăm această sticlă, garantăm că ea conține exact ceeace afirmăm: un vin pe care l-am îngrijit noi, dela viță și până la consumator; o singură conducere, o singură răspundere deci maximum de calitate și semnătura noastră de garanție.

MOTT
VINURI ȘAMPANII

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	15 Apr.	13 Mai	10 Iunie
SOULINA	16 h.	—	15 „	13 „	10 „
	—	15 h.	15 „	13 „	10 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	14 „	11 „
	—	15 h.	18 „	16 „	13 „
ISTANBUL	11 h.	—	19 „	17 „	14 „
	—	11 h.	20 „	18 „	15 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	21 „	19 „	16 „
	—	11 h.	23 „	21 „	18 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	24 „	22 „	19 „
	—	20 h.	24 „	22 „	19 „
MALTE	6 h.	—	27 „	25 „	22 „
	—	20 h.	28 „	26 „	23 „
TRIPOLI ou TUNISE	16 h.	—	29 „	27 „	24 „
	—	10 h.	30 „	28 „	25 „
	17 h.	—	4 „	29 „	24 „
	—	17 h.	4 „	30 „	25 „
GENES (facult.)	6 h.	—	1 Mai	29 „	26 „
	—	18 h.	1 „	29 „	26 „
MARSEILLE	14 h.	—	3 „	31 „	28 „
	—	12 h.	7 „	4 Iunie	2 Iunie
ORAN (facult)	17 h.	—	9 „	6 „	4 „
	—	17 h.	10 „	7 „	5 „
ALGER	13 h	—	11 „	8 „	6 „
	—	14 h.	13 „	10 „	8 „
ISTANBUL	9	—	19 „	16 „	14 „
	—	17 h.	19 „	16 „	14 „
CONSTANTZA	13 h.	—	20 „	17 „	15 „
	—	20 h.	24 „	21 „	18 „
SOULINA	6 h.	—	25 „	22 „	19 „
	—	7 h.	25 „	22 „	19 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	25 „	22 „	19 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	10 / IV	30/IV	16 / V	30 / V	17 /VI
SULINA	17 h.	—	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
	—	18 h.	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	1/ V	17 «	31 „	18 „
	—	12 h.	13 „	3 „	19 «	2/VI	20 „
ISTANBUL	14 h.	—	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
	—	20 h.	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
HAIFA	6 h.	—	19 „	8 «	25 «	8 „	25 „
	—	18 h.	20 „	9 «	26 «	9 „	26 „
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
	—	20 h.	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
BEYROUTH	6 h.	—	22 „	11 „	28 «	11 „	28 „
	—	11 h.	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
HAIFA fac.	17 h.	—	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
	—	12 h.	25 „	14 «	31 «	14 „	1/VI
IAFFA	18 h.	—	25 „	14 «	31 «	14 „	1 „
	—	14 h.	27 „	15 «	1 /VI	15 „	2 „
PORT-SAID	7 h.	—	28 „	16 «	2 «	16 „	3 „
	—	12 h.	29 „	17 «	3 «	17 „	5 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	29 „	18 «	4 «	18 „	6 „
	—	14 h.	2/V	21 «	7 «	21 „	8 „
ZIMIR (facult.)	9 h.	—	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
	—	20 h.	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
	—	14 h.	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
CONSTANTZA	15 h.	—	8 „	27 «	13 «	27 „	14 „
	—	20 h.	11 „	30 «	16 «	30 „	17 „
SULINA	7 h.	—	12 „	31 «	17 «	1/VII	18 „
	—	8 h.	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

„POMPIER“
APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

„REGELE CAROL II", „ROMÂNIA" şi „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire Linia II	Linia III	DACIA III	ROMANIA II	REGELE CAROL I III	DACIA II	ROMANIA III	REGELE CAROL I II
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 22	Luni ora 23	12/IV	19/IV	26 / IV	3 / V	10 /V	17/V
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	19 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	14 »	22 „	28 „	6 „	12 „	20 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	15 »	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	17 „	—	1/ V	—	15 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	1 „	—	15 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	17 „	—	1 „	—	15 „	—
	Plec.	—	D-că » 11	18 „	—	2 „	—	16 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	19 „	24 „	3 „	8 „	17 „	22 „
	Plec.	» » 12	Marţi» 16	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „
HAIFA	Sos.	Luni » 10	—	—	26 „		10 „	—	24 / V
	Plec.	» » 24	—	—	26 „	—	10 „	—	24 „
BEIRUT	Sos.	Marţi » 6	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
	Plec.	» » 11	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» « 15	» » 15	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	24 „	1/ V	8 „	15 „	22 „	29 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

INTREPRINDERILE GENERALE TEHNICE

INGINER TIBERIU EREMIE

SOCIETATE ANONIMA
CAPITAL SOCIAL LEI 30.000.000
BUCUREȘTI STR. ȘTIRBEI VODA, 188

Poduri, Planşeuri, Rezervoare, Castele de apă. Silozuri şi orice fel de lucrări în beton armat — CLĂDIRI ŞI CONSTRUCŢIUNI DE ORICE FEL Fundaţiuni cu aer comprimat — Canalizări, Alimentări cu apă — Indiguiri şi Irigaţiuni — Şosele şi Căi Ferate — Proecte şi devize pentru lucrări de Căi Ferate, Şosele, Poduri şi orice fel de construcţiuni

Adresa telegrafică: «T I B E R E M E»
Telefon 348-80

Fumaţi

Produsele superioare ale Cassei Autonome a Monopolurilor Regatului României

Dacă preferaţi

Cereţi ţigaretele cu carton:

TUTUNURILE ORIENTALE

„FERDINAND", „MACEDONIA", „BUCUREŞTI"

Sau ţigaretele fără carton:

„MIHAI", „TOMIS", „BUCUREŞTI"

Dacă preferaţi

Cereţi Ţigareta:

TIGARETE CU GUST ENGLEZESC

„VIRGINIA"

Iar dacă preferaţi

Cereţi Ţigareta:

GUSTUL AMERICAN

„GOLF"

Pentru fumătorii de pipă: TUTUNURILE SUPERIOARE „WEEK-END" sau „CLUB".
Noile ţigări de foi „CORONAS" şi „FLORIDA" sunt fără pereche.

Societate Anonimă Română
de Transporturi Aeriene

SARTA

Pentru călătoriile D-voastră întrebuinţaţi liniile aeriene SARTA

Sigure, agreabile, rapide, eftine

Bucureşti-Cluj-Uzhorod-Pystian-Praga

Bucureşti-Craiova-Timişoara-Arad

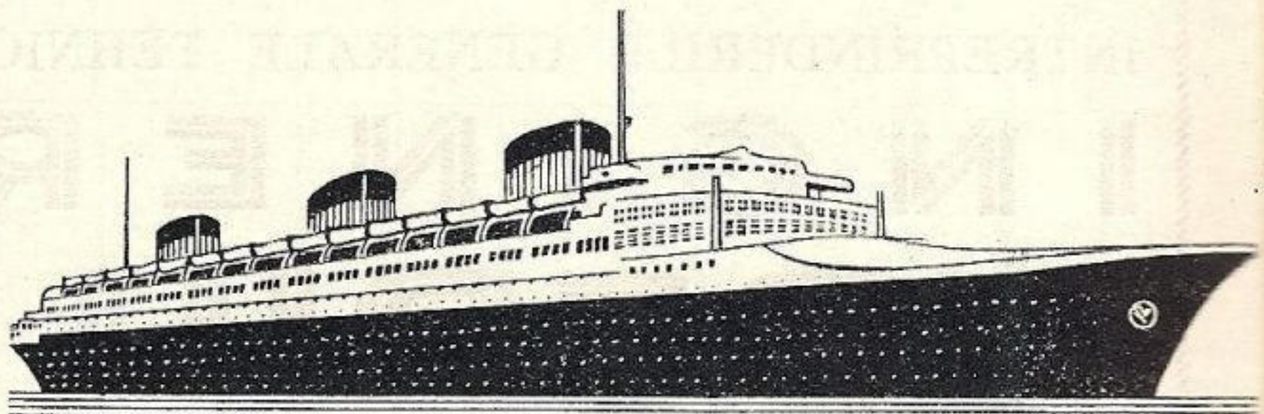
Bucureşti-Galaţi-Iaşi-Cernăuţi-Lwow-Varşova

Bucureşti-Galaţi-Iaşi-Chişinău

Bucureşti-Constanţa

Pentru informaţii:

Centrala „SARTA"
63, Calea Victoriei
Toate Aeroporturile „Sartei"



French Line
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

„NORMANDIE"

cel mai mare transatlantic din lume

Linia Havre-Southampton-New-York

Plecări regulate din: Havre-St. Nazaire-Bordeaux spre: Cuba-Mexic-Venezuela-Curasao-Haiti-Columbia Martinica-Guadelupa-Panama-Los-Angeles - San Francisco - Vancuver

din Marsilia spre: Algeria-Tunis

din: Bordeaux spre Maroc

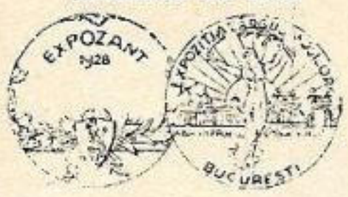
Croaziere: Spitzberg-Norvegia-Marea Baltică-Anglia-Marea Mediterană - Marea Adriatică - Statele-Unite - Canada - Antile-Cuba - Mexic
Circuite în Africa de Nord

A se adresa

SOCIETAŢII „S. A. R. N. I. A."

BUCUREŞTI, — Pasagiul Comedia prin Calea Victoriei, 42
CERNĂUŢI, Strada Hurmuzache, 15

Medalie de Aur



Tg. Moșilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moșilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

Meritul Comercial cl. II

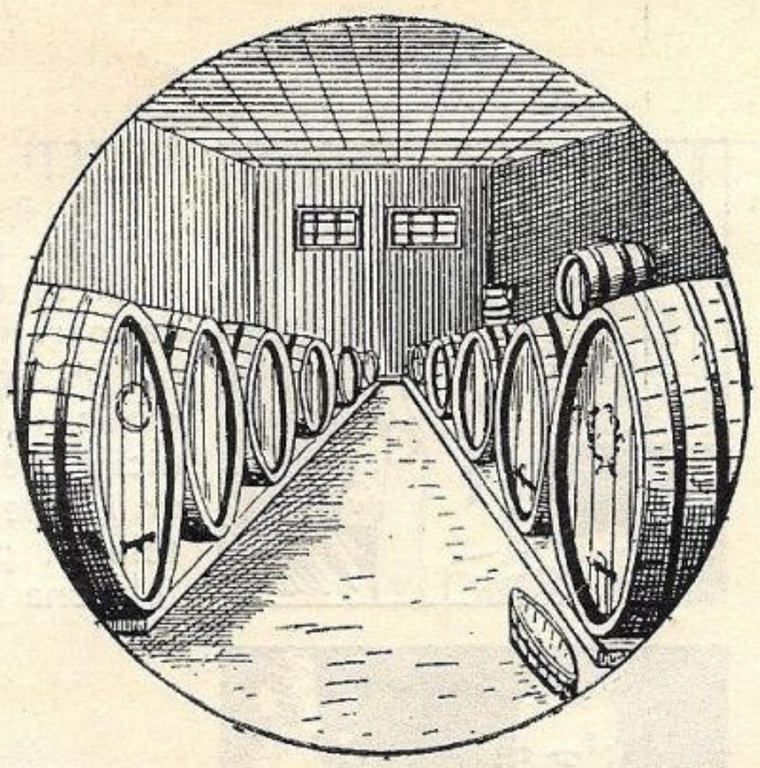
ȘTEFAN

MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREȘTI

STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAȚA MATACHE MACELARU)

TELEF. 4.15.14

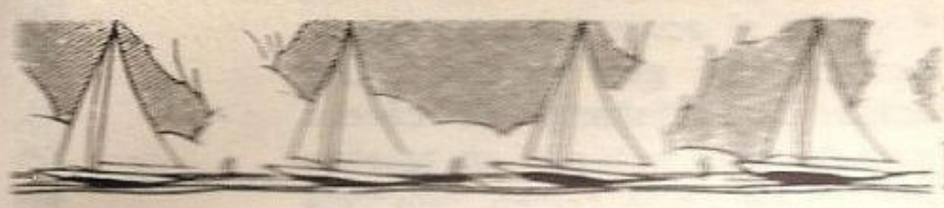


PETRESCU

EXECUTA ORICE LUCRARI
DE ACEASTA BRANȘA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE
PENTRU VINURI,
BAZINE PATRATE,
REZERVOARE
pentru Cofetării
Precum și orice reparațiuni cu
PREȚURI REDUSE

NAUTICA S. A.

REGHIN



FABRICA DE BARCI

IMBARCAȚIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licență specială), Yacht cu cabină
MOTOR : Șalupe mici (Oul-Board) Șalupe de Dunăre și Mare actualmente în lucru o șalupă de 600 H.P).
BARCI SIMPLE de promenadă și pescuit.

DRAGOMIR NICULESCU

Cele mai bune și mai
convenabile produse
se găsesc la consumul

DRAGOMIR NICULESCU

Fabrica de bere
BRAGADIRU

Consumați delicioasa
bere BRAGADIRU

O mare înlesnire pentru populația Capitalei:

TELEFOANELE PUBLICE AUTOMATE

SUNTEȚI IN DRUM SPRE GARA pentru a pleca cu trenul. Deodată vă aduceți aminte că ați uitat să dați unele dispozițiuni de mare importanță pentru mersul întreprinderei Dv. Nu face nimic, totul se poate aranja fără nici o pierdere de timp, fără nici un incident, căci la gară aveți un telefon public de unde puteți telefona biroului Dv.

STAȚI DE VORBA CU UN PRIETEN la cafenea și aveți nevoie de niște informațiuni urgente. Lată, în imediată apropiere, veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și obține îndată informațiunile pe care le doriți.

AȚI PLECAT DE ACASA cu intențiunea de a face 3 sau 4 vizite și acum nu sunteți sigur că veți găsi prietenii Dv. acasă. La o distanță de câteva sute de metri veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și aranja întâlnirea.

SOCIETATEA ANONIMA ROMANA DE TELEFOANE
TELEFON PUBLIC

PESTE 300 TELEFOANE PUBLICE, instalate în cartierele centrale și în cele mai îndepărtate colțuri ale Capitalei, stau la dispoziția Dvs. Deasemenea, există în Capitală 8 OFICII TELEFONICE, la adresele indicate mai jos, de unde puteți obține îndată o convorbire telefonică cu provincia și străinătatea.

STRADA CAROL 2
CALEA GRIVIȚEI
CALEA VICTORIEI 37
CALEA VICTORIEI 100
BULEVARDUL SCHITU
MĂGUREANU 2
CALEA MOȘILOR 299
STRADA BUZEȘTI 2
GARA DE NORD

INTREBUINȚAȚI telefonul public

TIPARUL COPERTEI: „LUCEAFĂRUL"
TIPARUL INTERIORULUI: „MARVAN"

MAREA NOASTRA

Aprilie 1937

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

NO. 4 — ANUL VI

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 4

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

APRILIE 1937

CUPRINSUL:

General Schina: Apel . . . . . pag. 25

Căp. N. A. Antonescu: Gentlemen's Agrement . . „ 26

R. N.: Ne trebue spărgătoare de ghiaţă ? . . . . „ 28

Dr. Virgil Vasiliu: Un nou cod maritim . . . . . „ 29

Lt. Comandor Dimitriu: Amintiri . . . . . „ 33

Pleşoianu: Cu Stihi pe mări . . . . . „ 35

Căp. A. Popovici: Submarinele moderne . . . . . „ 38

Lt. Ovidiu Bordenache: O campanie pe Bricul Mircea „ 40

Mirth Cele 3 mari porturi ale României în cifre . „ 44

Adunarea generală Ordinară a Ligii Navale Române „ 49

Darea de seamă a L. N. R. Constanţa . . . . . „ 53

Rezultatul subscripţiei pentru Bricul Mircea . . „ 54

Informaţii-Noutăţi . . . . . „ 55

Preţul abonamenelor pe un an;

Pentru instituţii intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Plata articolelor: **Articole originale . 250 lei pagina**
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25.* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENTILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ŞT. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21.* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

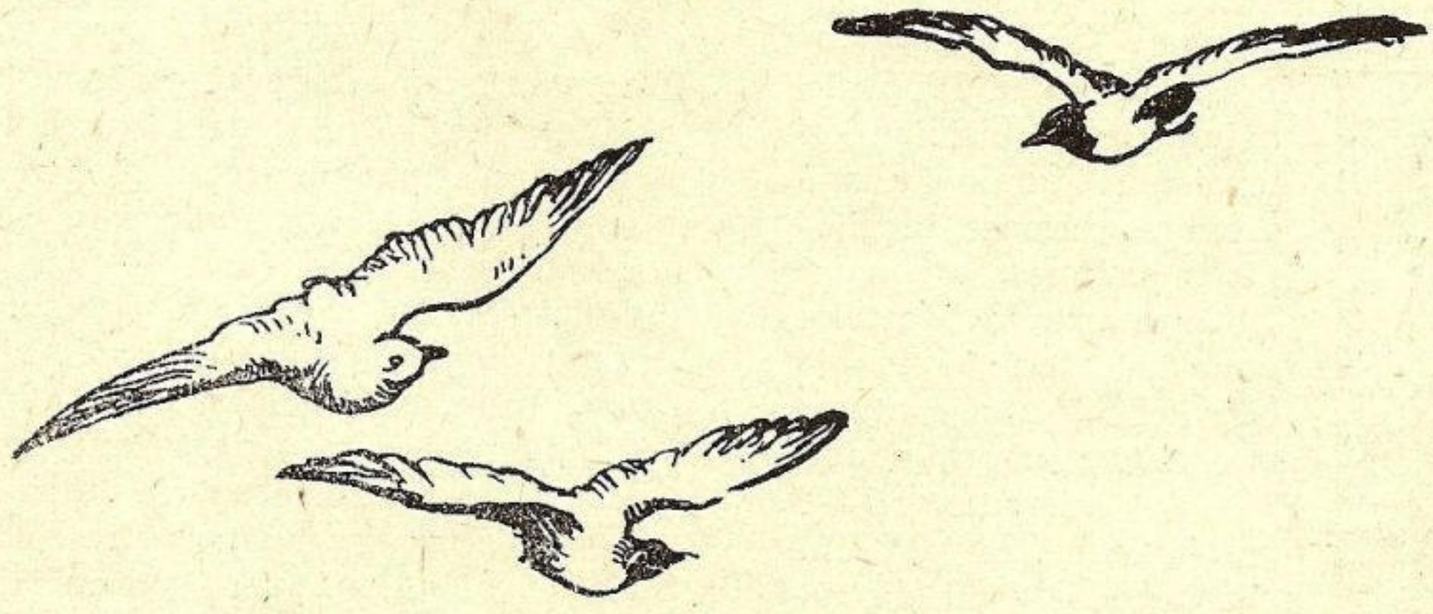
ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRAILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA . . .	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUA .	pl.	14.30	„
„	8.30 sos.	VALCOV . . .	pl.	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi sosește la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosește în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosește în Bucureşti la ora 13,25.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —



APEL

ROMANI !

Intregirea neamului nostru în marginile firești, etnice și geografice, pe cari stăpânirea lui de mai multe mii de ani le-a statornicit în bazinul Dunărei de Jos, îi deschide, în istoria omenirei, cele mai strălucite perspective, pe care nici un alt popor din această parte a lumei, nu le poate năzui.

Dar nu trebue să uităm că de aceste legitime aspirațiuni sunt legate îndatoriri ce nu permit nici unei generațiuni să lase posterității ocazia de a le fi nesocotit.

ROMANI !

Priviți litoralul nostru de la Marea Neagră, care ne arată pe albastrul Cerului ce se oglindește în ea: aurora celor mai frumoase făgăduinți. Ea primește în apele ei cea mai mare și bogată arteră de comunicație fluvială din Europa și pe care suntem stăpâni de la Baziaș până la Sulina și gurile ei.

Marea noastră, prin mugetul valurilor spumegânde, vă chiamă zilnic să duceți voi cu vâslașii voștri, flamura țărei pe toate apele lumei, legând voi apusul cu răsăritul.

Spărgându-și în fiecare clipă talazurile ei de stâncele noastre, ea parcă ne întreabă: Ce, a-ți uitat oare calea arătată vouă la Cetatea Albă de Ștefan cel Mare și aceea în Durostor de Mircea cel Bătrân ?

Da! s'ar zice că am uitat-o și că privim cu nepăsare, cum toate neamurile se fac stăpâne pe apele și porturile noastre, mulțumindu-ne, din când în când, să turburăm văzduhul cu sunetul stins al unei sfioase sirene.

ROMANI !

Dar ce este mai grav și trebue să ne umple de îngrijorare, este faptul că de câțiva ani, tinerii noștri marinari sunt lipsiți de NAVA-ȘCOALA, fără de care nu este cu putință a se forma ofițerii de marină. Viitorul pe mare al generației care ne urmează este în primejdie.

Bricul „MIRCEA", care a servit aproape 50 de ani, formând pe toți iluștri noștri marinari bătrâni, nu mai are suflet pentru scoica lui învechită, nu i-a mai rămas decât vlaga spiritului său, ce așteaptă să o treacă încă vie pe nava succesoară.

ROMANI !

De aceea LIGA NAVALA ROMANA, vă adresează vouă un călduros apel, ca prin obolul vostru, să dați putința Marinei noastre să reconstruiască o a doua navă-școală „MIRCEA", mai mare și mai modernă care prin fala sa, va fi și mândria voastră a tuturor, care ați înțeles și contribuit la construcția lui.

Atunci când prova vasului va sparge valurile mărilor, purtând la vârful catargurilor sale flamura României, sufletele voastre generoase 'l vor însoți, ocrotind cu bătăile inimilor românești, pe tineri noștri marinari.

Urmașii voștri vă vor binecuvânta și amintindu-și de poeții neamului vor striga împreună cu Vlăhuță :

„Astăzi sirenele vapoarelor românești chiamă vijelioasele trenuri din depărtările Apusului"...

CETAȚENI ROMANI !

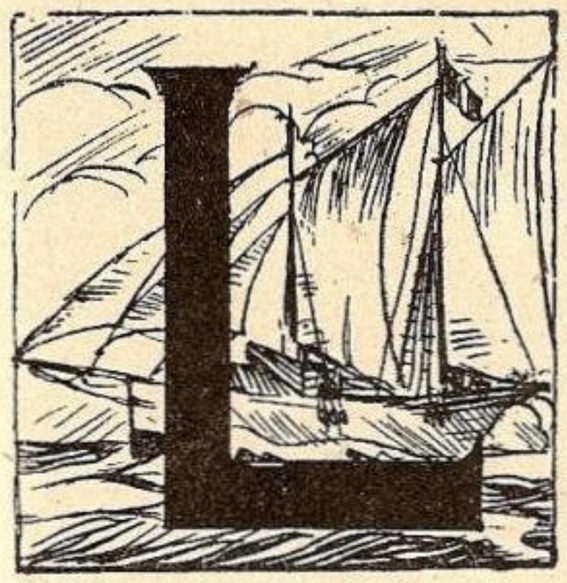
La această operă nemuritoare clădită pe Altarul Patriei, vă invităm să colaborați.

GENERAL SCHINA.
membru al L. N. R.

„GENTLEMEN'S AGREEMENT"

— ACORDUL ANGLO-ITALIAN IN MEDITERANA —

de Căpitan N. A. ANTONESCU



La începutul anului 1936 războiului italo-abisinian și tensiunea anglo italiană provoca serioase îngrijorări mondiale.

Concentrarea forțelor navale engleze în Marea Mediterană atinse atunci maximum impresionant: 9—10 cuirasate, 3—4 port-avioane, 24—26 crucișetoare, 70—80 distrugătoare 25 — 30 submarine, 45—100 nave auxiliare, etc brăzdau Mediterana, predominând, ca număr, în bazinul răsăritean al acestei mări. Societatea Națiunilor cu politica ei de sancțiuni trecea prin o gravă criză.

Existau temeri ca din cel mai mic accident focul să se aprindă în Mediterana, cu serioase consecințe pentru pacea mondială.

*

Inainte de a intra în miezul chestiunei să ne oprim puțin asupra mărei Mediterane.

Mediterana europeană, este cea mai importantă din cele trei mări mediterane mondiale. Acestea ocupa o serie de scufundături marine, apărute pe linia de minimă rezistență a scoarței pământești.

Mediterana americană, Mediterana europeană (romanică) și *Mediterana australasică,* cu punctele milenare ale acestui lung drum: *Panama, Gibraltar, Suez, Singapur* și *Tokio* umple această vastă adâncitură marină.

Mediterana europeană, unind direct trei continente prin una din cele mai frequentate căi navigabile comerciale, este partea cea mai râvnită din acest lung drum mondial.

Importanța ei a crescut mai ales după deschiderea canalului de Suez, ce formează una din cele trei porți ale acestei mări (Gibraltar, Dardanele, Suez), prin faptul că scurtează enorm drumul între occidentul european și orientul îndepărtat.

*

Prin importanța sa, unită cu aceea a oceanelor cu care are legătură, Mediterana constitue marele drum mondial al intereselor engleze, care cere — pentru siguranța lui — protecția flotei de război sprijinite pe nenumărate baze.

Acest drum al intereselor coloniale mondiale, bazele navale și flota formează ceeace se chiamă „imperiul englez", a cărui trăinicie s'a bazat pe stăpânirea mărei de către acest popor.

Sunt trei secole de când Anglia luptă și păstrează această stăpânire.

Intr'un articol viitor vom studia importanța politică și militară a Mediteranei în decursul timpurilor cum și fazele predominării engleze.

In partea centrală a Mediteranei s'a desvoltat treptat statul italian.

Dintr'un studiu apărut într'o revistă italiană, reiese importanța politică și strategică pe care Italienii o atribuie dreptunghiului, înglobând Italia și partea centrală a Mediteranei între 10° și 20° longitudine estică (Gr) și având ca centru Roma, situată pe paralelul de 42°. Această regiune barează, prin situația sa, marele drum mediteranian către și dela marea Roșie sau Gibraltar.

După discursul Ducelui, rostit la Milano la 1 Noembrie 1936, Italia este o *insulă* în Mediterana.

Mediterana reprezintă — zice Ducele, adresându-se Angliei — *„un drum"*, englez, unul din numeroasele drumuri engleze sau mai bine zis o *„prescurtare de drum"* între metropolă și posesiunile îndepărtate.

Mediterana este deasemenea și pentru celelalte state tot un drum. Ea este pentru Italia *„însăși viața"*.

Drum, scurt sau lung, către coloniile engleze, Nilul, Suezul, coloniile însăși, concentrarea diviziilor italiene în Libia, erau motive suficiente să alarmeze pe Englezi, începând din toamna anului 1935, când s'a desemnat acțiunea în forță a Italiei față de Abisinia.

Din aceste cauze starea de tensiune între cele două țări devenise atât de periculoasă încât amenința odată cu pacea acestor state și pacea lumei.

In ipoteza unei ciocniri izolate între aceste două state ar fi câștigat cu siguranță o a treia putere, care — aflată în fața unei Franțe, rămase singure — ar fi reușit să se ridice pe ruinele a două țări, ieșite slăbite din ciocnire, deși interesele lor în lume se puteau îndruma în paralel fără a se stânjeni.

De aceia Ducele, în discursul său, afirmă că nu înțelege să amenințe acest drum sau să-l taie. Cere în schimb ca *drepturile și interesele vitale* ale Italiei să fie respectate; în speță arată că sub nici un motiv nu se mai poate reveni asupra *faptului implinit: anexarea* Abisiniei.

Mai departe Ducele respinge ideea unei ciocniri între cele două state și sugerează o înțelegeră sinceră, rapidă și completă, bazată pe recunoașterea reciprocă a intereselor comune.

Discursul Ducelui pe de o parte, declarațiile Lordului Halifax, rechemarea detașamentului colonial englez de la Adis Abeba, discursul d-lui Eden, urmat de un acord comercial, pe de altă parte, au pregătit terenul în vederea ameliorării relațiilor anglo-italiene, fapt ce a condus apoi la încheerea acordului între gentlemeni.

Negocierile diplomatice între cele două guverne au durat câteva luni și au izbutit în cele din urmă să ajungă la începutul noului an, la încheerea acelui acord.

*

Acordul, *„Gentlemen's Agrement"*, consacră normalizarea relațiunilor între Italia și Anglia, în privința mărei Mediterane, relațiuni ce ajunseseră la *tensiunea* periculoasă din cursul iernei trecute și care — deși sancțiunile fuseseră ridicate, iar conflictul italo-abisinian se lichidase — continua să persiste, în mod latent, între cele două țări.

Ca urmare a acestei stări de fapt, frontul dela Stressa, ce constituia un element principal de securitate, se desfăcu și Italia, de teamă să nu rămână izolată, se orientă hotărât către Germania.

Clarificarea stărei de tensiune dintre cele două țări a constituit opera grea a diplomației, întrucât atât Anglia nu putea reveni deodată asupra atitudinei luate față de Italia, cât și aceasta din urmă, pe motive de prestigiu, nu admitea să i se pună în discuție cucerirea făcută în Africa.

După cum am spus, începutul acestei destinderi l-a constituit discursul Ducelui, ţinut la Milano în Noembrie 1936, prin care acesta îşi arătase dorinţa de a se explica loial cu Anglia, după ce mai înainte această ţară, prin amintitele acţiuni de apropriere, manifestase aceiaşi dorinţă.

In adevăr, poziţia acestor două ţări în Mediterana era de aşa natură încât dacă nu se găsea calea unui acord consfinţind interesele lor comune în această mare, grava criză rămânea deschisă, ameninţând pacea întrucât deslegarea ei nu putea veni decât prin război.

Acordul nu este o convenţiune technică, ci o declaraţie principială, definind paralelismul politicei italiene şi engleze în Mediterana. El nu este o alianţă şi nu este îndreptat contra nimănui.

A fost semnat la 3 Ianuarie 1936 şi cuprinde în esenţă următoarele puncte:

1. — Afirmarea intereselor reciproce ale Angliei şi Italiei în Mediterana, interese ce nu se exclud.

2. — Afirmarea respectării libertăţii de eşire şi de intrare în această mare.

3. — Dorinţa de a se tinde la menţinerea păcii prin toate mijloacele, acordul nefiind îndreptat împotriva unei alte puteri.

4. — Desaprobarea, de ambele părţi, a oricărei dorinţe de a se modifica *statul quo*, în ce priveşte suveranitatea naţională sau teritorială în regiunea Mediteranei.

5. — Nu este excluse acordurile italo-germane existente.

Dorinţa de respectarea statului quo s'ar interpreta de către italieni astfel:

— renunţarea Italiei de a ocupa Balearele,

— nemodificarea situaţiei navale, politice, militare şi teritoriale, existente în această mare mai înainte de încheerea acordului şi, ca o consecinţă, excluderea formărei unui stat nou în Mediterană (Catalonia) cum şi recunoaşterea de fapt din partea Angliei a cucerirei Abisiniei.

Influenţa acordului asupra situaţiei în Mediterana

Acordul are valoarea unui angajament de principiu stabilit între oameni de onoare. El nu reprezintă un *statut nou al mărei Mediterane*, cum se încercase să se stabilească vara trecută în timpul conferinţei dela Montreaux; are însă darul *de a contribui la clarificarea atmosferei politice în Mediterana*. Cele două puteri convin asupra intangibilităţei poziţiilor lor în această mare.

Acordul poate însemna începutul unei acţiuni mai strânse între Italia, Anglia şi Franţa pentru asigurarea păcei, cum şi întărirea poziţiei comune a acestor state faţă de elementul negru din Africa.

Ca urmare se întrevede:

— Sub garanţiile de pace, o destindere pentru statele mediteraneene;

— Reluarea discuţiunilor în privinţa siguranţei occidentale, reeditându-se eventual un nou Locarno. Răceala între Italia şi Franţa, datorită deosebirilor de concepţie între guvernele celor două ţări, e de natură să întârzie oarecum această realizare.

In *Mediterana occidentală* acordul stărue asupra statului quo actual, ceeace contribue la liniştea europeană, atât prin opunerea arătată faţă de înfiinţarea unei republici sovietice într'o parte a Spaniei, cât şi prin o eventuală temperare — din partea Italiei — a politicei germane.

In *Mediterana răsăriteană* acordul poate avea deasemenea un rol important:

— In legătură cu acordarea independenţei ţărilor aflate sub mandat;

— Faţă de mişcarea pan-arabă;

— In ce priveşte situaţia Italiei faţă de convenţia Strâmtorilor.

Acordul anglo-italian nu reprezintă puncte de vedere contrarii tezei franceze în privinţa acestei mări, care este şi pentru imperiul colonial francez calea cea mai scurtă de legătură între el şi Metropolă.

Vechiul statut al Mediteranei nu s'a schimbat. Această mare este şi rămâne o mare liberă.

Faţă de chestiunea spaniolă, deşi s'a urmărit prin notele schimbate anterior încheerei acordului, să se fixeze poziţiile celor două ţări în privinţa integrităţei teritoriale a statului spaniol, se constată că atitudinea guvernului italian, în acord cu aceea a guvernului german, nu s'a schimbat cu mult faţă de acţiunea comunistă din acea ţară.

In concluzie:

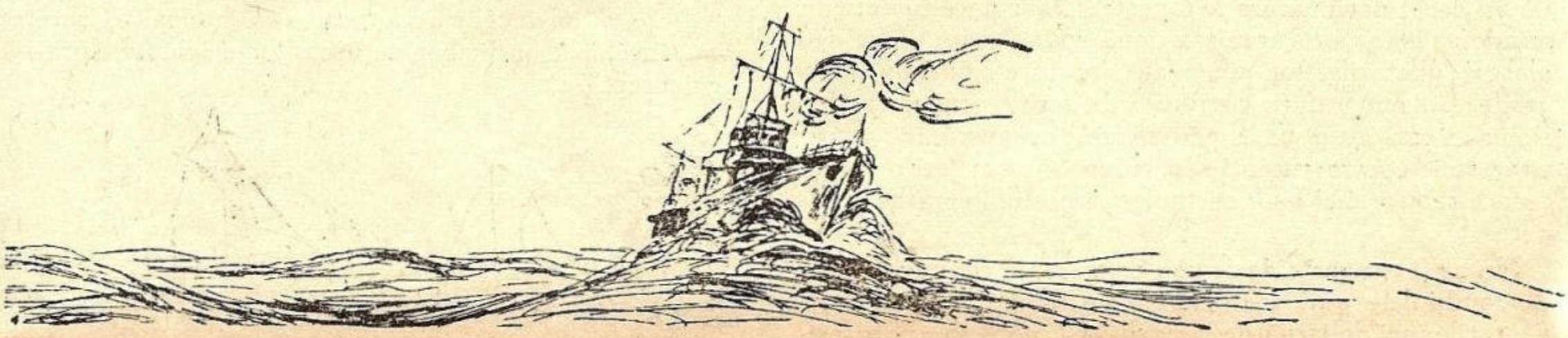
Situaţia în Mediterana pare a se stabiliza în o atmosferă de destindere şi încredere reciprocă.

Italia, mulţumită de reuşita acţiunei sale în Abisinia, pare a fi întrebuinţat intervenţia în Spania şi în Baleare, alături de Germania — unde atâtea elemente creiau situaţiuni nesigure la adresa celor două mari naţiuni Franţa şi Anglia — ca un mijloc de ameninţare pentru a grăbi recunoaşterea oficială a cucerirei sale din Africa.

Odată simţit efectul acestei ameninţări, Italia s'a grăbit a da asigurări de menţinerea statului quo în Mediterana — în general — şi în special în Mediterana occidentală, inaugurând o politică de apropiere vizibilă faţă de toate statele mediteraneene, menţinându-se pe poziţia ostilă instaurării bolşevismului în regiunea Mediteranei.

Astfel apare situaţia către finele lui Ianuarie 1937. Dar frequenţa schimbărilor de situaţie în Europa, ar putea eventual să modifice încă aceste stări de fapt.

De aceea este prudent a nu face deocamdată vre-o prevedere mai largă şi a spera prea multe lucruri bune în această parte a lumei, încă în mare fierbere.



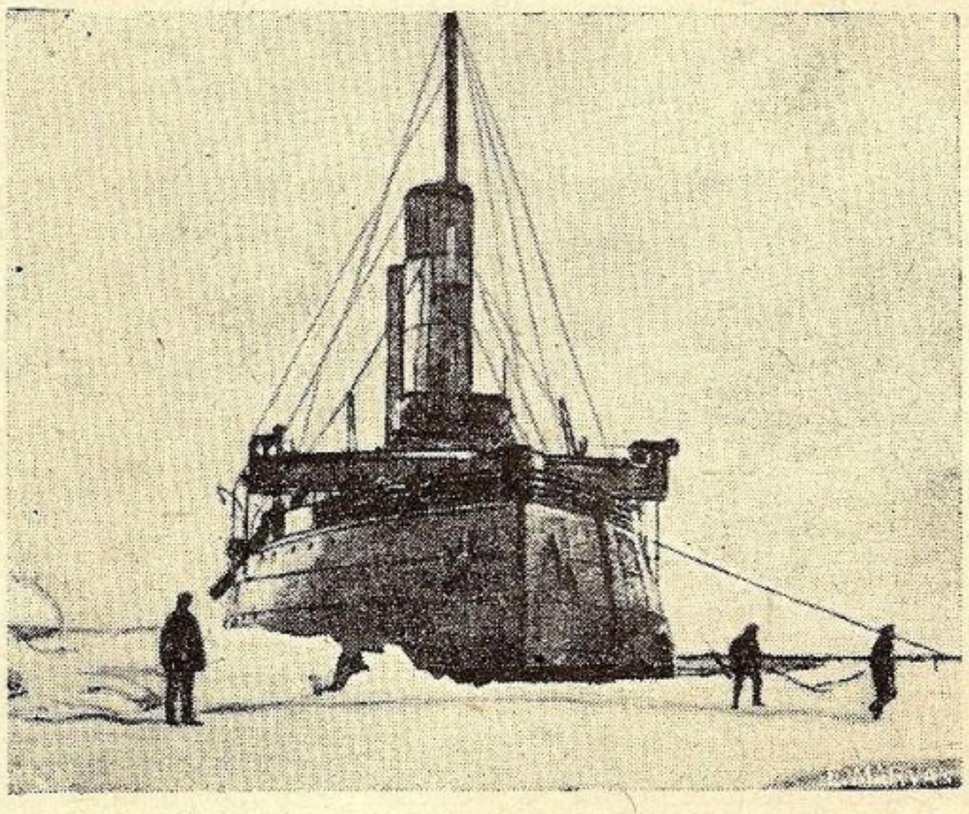
Ne trebue spărgătoare de ghiaţă pe Dunăre ?

S'a afirmat aci că două spărgătoare de ghiaţă pot menţine liberă navigaţia pe Dunăre în ori ce timp al iernei.

La această afirmaţie răspund bazat pe o veche experienţă că două spărgătoare de ghiaţă cari ar costa circa 300 sau 400 de milioane de lei, nu rezolvă chestiunea liberării Dunării de gheţuri

Marele spărgător de ghiaţă este acela care o şi produce, natura. Ploaia sau ceaţa topeşte ghiaţa şi dacă se produce şi o creştere a nivelului apelor, ghiaţa pleacă singură, târând cu ea şi spărgătoarele şi tot ce întâlneşte în cale. Cu toată temperatura dulce a unor ierni, cu toate că s'a lucrat săptămâni la spargerea gheţii, cu toate că remorcherele particulare şi drăgile Comisiunii Europene au trecut prin ghiaţă, Dunărea a rămas blocată. Există deci vase, cari fară să fie spărgătoare, au spart ghiaţa, totuşi rezultatul e zero, căci Dunărea nu a devenit navigabilă.

Dacă vine o ploae abundentă sau dacă avem ceaţă şi



Spărgătorul „Ermac" la lucru

dacă apele fluviului cresc, atunci Dunărea se liberează de gheţuri ; vorbesc de o liberare completă, nu pe porţiuni mici.

Adevăratul motiv pentru care nu se poate libera Dunărea de gheţuri este imposibilitatea scurgerii sloiurilor din cauza coturilor şi a secţiunii mici a canalurilor de scurgere. Dacă s'ar draga la gură braţul Kilia, al cărui debit e cu mult mai important ca Sulina (Kilia transportă 66% din apa fluviului şi Sulina numai 13%) şi dacă la gura fiecărui braţ, Kilia şi Sulina am avea spărgătoare de ghiaţă, atunci sloiurile ar avea putinţa să se scurgă şi spărgătoarele ar avea un rost. Astăzi însă numai prin braţul Sulina nu se pot scurge gheţurile de pe marele fluviu decât dacă natura le topeşte. Chiar dacă înainte de prinderea coturilor s'ar mişca două spărgătoare ca să deplaseze gheţurile, tot nimic nu s'ar face ; apa la zero grade şi temperatura aerului sub zero grade, fac ca sloiurile cari curg pe fluviu să se oprească în coturi, unde sunt contra curenţi sau curenţi numai într'o parte, ceeace reduce mai mult secţiunea şi posibilitatea de scurgere.

Nu ar fi exagerat de scump dragarea a cel puţin uneia din multiplele guri ale deltei Kilia. Chiar şi atunci, cu vânturile reci de iarnă de la nord-vest, nord sau nord-est, gheţurile sparte ar trece în mare parte împinse de vânt spre Sud, spre braţul Sfântului Gheorghe-Sulina şi tot s'ar înfunda în cotul de la Tulcea, dar mai puţin ca astăzi când toată ghiaţa vine spre Tulcea, braţul Kilia fiind prins de gheţuri.

Inainte de război un puternic spărgător de ghiaţă adus din Rusia a fost aproape răsturnat de gheţuri, ceea ce a determinat pe căpitan să fugă şi să spună că în Dunăre nu mai vine niciodată. Atât timp cât e vorba de deschis fluviul de la gură la Tulcea lucrurile merg uşor ; canalul e drept şi poate transporta ghiaţa formată pe el şi spartă de spărgător ; de îndată ce intervine cotul Tulcea, cu aportul gheţurilor de pe Dunărea mare, braţul Sulina cu frâna cotului la început, nu mai poate fi suficient pentru scurgerea gheţurilor.

Vase prinse în gheţuri au putut fi liberate din cotul Tulcea unde se aflau, căci gheţurile aveau scurgere şi din sus nu veneau altele fiind oprite.

Circumstanţele naturale favorabile desgheţului pot fi în măsură foarte mică ajutate de spărgătoare de ghiaţă; de aci însă nu trebue să deducem că având spărgătoare, reuşim să menţinem navigaţia liberă în orice timp. Nu soliditatea vaselor spărgătoare este factorul important pentru deblocarea Dunării de gheţuri, ci imposibilitatea scurgerii sloiurilor într'un canal îngust şi în coturi este marele obstacol al liberării fluviului. Cu cât vei sparge ghiaţa mai repede, cu atât scurgerea sloiurilor, prin îngrămădirea în coturi, va deveni o imposibilitate.

Nu factorul moral al prezenţei spărgătoarelor va face ca porturile Dunărene să devie porturi de iarnă, ci realitatea cinstit spusă este că porturile Dunărene nu sunt porturi de iarnă.

Ceeace au voit să înţeleagă altă dată cerealiştii şi nu vor să mai înţeleagă astăzi este că din Dunăre se poate exporta iarna în toată liniştea, aducând câteva sute de şlepuri încărcate la gura fluviului, de unde exportul se face sigur şi fără cheltueli prea mari, căci navlul şlepurilor este şi trebuie să rămână mic.

R. N.

La o defilare

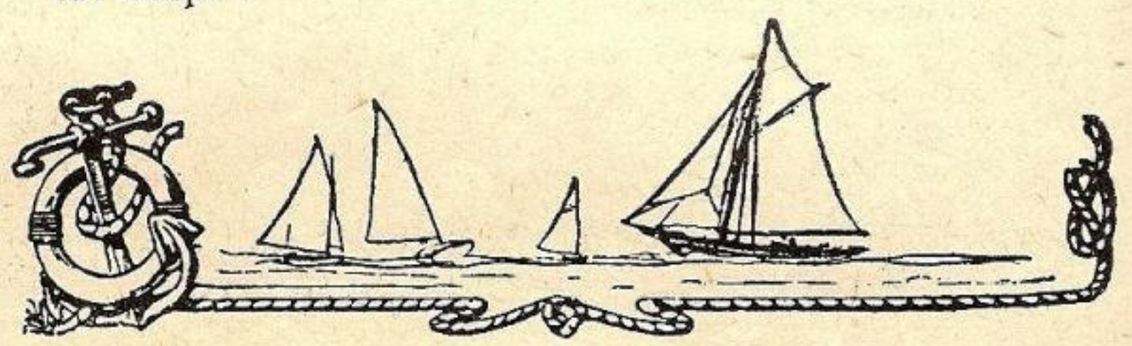
La Galaţi, de 10 Mai. Toate trupele înşirate pe minunata cale Domnească : infanteria, artileria, cavaleria şi un batalion de Marină.

Sosind şi şcolile, tot frontul trebuea să se deplaseze spre dreapta, spre a le face loc. Cum marina erea cea mai la „flancul drept", adjutantul generalului vine în galop să transimtă ordinul de primire la dreapta : se opreşte la flancul stâng al batalionului şi se adresează primului ofiţer din front :

— Unde-i domnul Comandant al batalionului ?

— *Incolo, spre prova !* — îi răspunde ofiţerul în limbaj marinăresc.

Nu ştiu dacă cel care a întrebat a înţeles că *„spre prova"* înseamnă în limbaj de uscat „mai înainte, spre flancul drept".



UN NOU COD MARITIM

de VIRGIL D. VASILIU
Avocat, Doctor în Drept din Paris

> Une bonne codification est un gage de paix sociale, en même temps que le miroir où se reflète fidèlement l'âme d'une race, d'une nation.
>
> *Josserand.*

Necesitatea alcătuirii unei noui legislații a depășit la noi, după războiul de întregire, cadrul strict juridic al unor texte puse la curent cu progresele moderne, împrumutând un caracter politic și național marcat care a făcut ca recunoașterea ei să nu întâmpine nici o rezistență din partea factorilor competenți, așa cum de pildă s'a produs în Franța de câte ori s'a agitat ideea revizuirii codului civil. [1]) Și sub imboldul acestui imperativ național s'a pășit la studierea și alcătuirea diferitelor proecte de coduri dintre cari cel penal și de procedură penală au și fost puse în aplicare începând dela 1 Inuarie a anului în curs, pe tot întinsul țării românești.

Dar încetând de a privi sub aspectul acesta specific românesc al unificării legislative care să desăvârșească unificarea politică, problema unui nou cod prezintă o acuitate îndoită când este vorba de dreptul maritim. Intr'adevăr cartea a II-a a codului de comerț care reglementează această materie, este departe de a mai corespunde prefacerilor uluitoare din ultimii 60 ani ale exploatării martiime, deși dela votarea lui, din 1887 și până în zilele noastre s'a scurs un timp relativ scurt pentru o operă legislativă cum era codul de comerț italian din 1883 care a servit ca model legiuitorului român. Intocmit într'o vreme când transformările petrecute în transporturile maritime se anunțau abia, acest cod, cu tot spiritul lui modern de care era animat, n'a putut consemna decât o neînsemnată parte din practicile noui ce apăreau [2]), rămânînd în punctele lui esențiale sub influența covârșitoare a monumentului juridic ce sta la baza întregei legiuiri maritime moderne : Ordonanța Marinei din 1681.

Dela apariția ei, această primă codificare a dreptului maritim, realizată din îndemnul lui Colbert, s'a bucurat de un prestigiu mereu crescând, care a făcut ca legiuitorul comercial francez din 1807, și după el mai toate legiuirile moderne, s'o reproducă cu fidelitate [3]), lăsând însă deoparte normele cu caracter administrativ, ceeace nu constituia cea mai fericită inovație pe care putea s'o aducă, de oarece toate dispozițiunile excluse formau cu restul înglobat în codul de comerț, un tot armonic și bine închegat. Astăzi, după mai bine de un veac, experiența a dovedit că trebue să se revină la unitatea [4]) imaginată sub Ludovic al XIV-a, creindu-se un cod maritim independent care să reglementeze tot complexul de raporturi la care dă naștere exploatarea maritimă.

Cercetătorii acestei branșe a Dreptului au încercat o explicare a persistenței normelor formulate acum patru secole pirn punerea în evidență a unor elemente specifice ce ar da materiei noastre un caracter particularist, care justifică independența ei față de celelalte ramuri ale Dreptului. Astfel în primul rând Dreptul maritim este un drept *tradiționalist,* înțelegând prin aceasta rezistența instituțiunilor la acțiunea timpului, menținerea lor de-alungul veacurilor aproape în cuprinsul lor primitiv. In al doilea rând se citează tendința acestor instituțiuni consacrate în diferite țări maritime, de a căpăta o reglementare cât mai asemănătoare, cât mai uniformă, ceeace într'un cuvânt se regăsește sub numele de *universalitatea* Dreptului maritim. Insfârșit al treilea element subliniat de cei dintâi teoreticiani ai particularismului științei noastre, este *origina cutumiară* a Dreptului maritim. [5])

Iar pentru a evidenția spiritul tradiționalist care pentru primii susținători ai acestei teze constituia o adevărată imutabilitate a Dreptului maritim, n'avem decât să ne gândim că legea noastră comercială alcătuită spre sfârșitul secolului trecut, consacră un titlu întreg vechei instituții a împrumutului maritim, — prît à la grosse — adică unei operațiuni care dispăruse aproape cu desăvârșire din practica comercială, fără să mai insistăm asupra rolului covârșitor pe care-l rezervă căpitanului de vapor formulele adoptate de acest cod, când este știut că odată cu progresele tehnicei navale și a mijloacelor de corespondență, acest prepus al armatorului a devenit aproape un simplu conducător al vaporului, pierzând cea mai mare parte din atribuțiunile lui comerciale, adică tot ceea ce făcea splendoarea căpitanului de altădată denumit „senyor de la nou", „maistre après Dieu". [6])

Dimpotrivă legiuitorul din 1887 rezervă o prea neînsemnată parte din textele codului pentru reglementarea de pildă a contractului de transport de mărfuri, [7]) adică acelei convenții care prezintă azi cel mai mare interes practic pentru că în jurul ei gravitează toate instituțiunile cărora li se acorda altădată atâta importanță ocupând cea mai mare parte din tratatele de specialitate

Al doilea element indicat ca imprimând Dreptului maritim un caracter particularist este universalitatea acestei

---

[1]) *L. Josserand,* Evolutions et Actualités, Conférences de Droit Civil, Paris 1936, p. 26-27.

[2]) Dacă n'ar fi să citățm decât extinderea pe care a luat-o navigațiunea cu vapori, descoperirea telegrafiei fără fir și este suficient ca să măsurăm importanța factorilor noui cari au schimbat cu desăvârșire condițiunile de exploatare ale întreprinderii de transport pe apă. V. în acest sens *P. de Rousiers,* Les Transports Maritimes, A. Colin, 1926.

[3]) V. pentru cauzele de ordin pur juridic cari au contribuit la respectarea textelor din sec. al XVII-a, v. *V. Vasiliu,* La responsabilité personnelle du capitaine de navire, Etude sur l'élaboration de la responsabilité en Droit maritime, Paris 1935, p. 185 și urm.

[4]) *G. Ripert,* Droit Maritime, Paris 1929, v. I, No. 46, p. 65.

[5]) Teoria a avut diferite variante începând cu aceia propusă de Pardessus și terminând cu neoparticularismul lui Ripert. Ea are și adversari înverșunați printre cari cel mai strălucit este *J. Bomacose,* care a consacrat un volum întreg acestei chestiuni : „Le droit comercial maritime ,son particularisme, son domaine d'application, sa méthode Paris 1930. O bună dare de seamă ,a acestor controverse se găsește în *C. Bălescu,* chestiuni de drept comercial și maritim, p. 282 și urm.

[6]) V. pentru evoluția condițiunii juridice a căpitanului de vapor, dealungu veacurilor, lucrarea noastră precipitată și *V. Vasiliu.* Diferitele aspecte ale responsabilității căpitanului de vapor, Reviste de Drept Comercial, Decembrie 1937.

[7]) cf. *P. Scapel,* La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer, Paris 1936. Reacțiunea doctrinei recente s'a produs prin lucrări consacrate exclusiv acestei chestiuni : *Scorza.* La polizza del carico, 2 vol. Roma 1936.

E. Carboni, Polizza del carico et contratti su merci, 1936

Fr. Sauvage, Manuel Pratique du Transport de Marchandises par mer.

discipline. Cadrul internaţional şi identic — marea fiind peste tot aceiaşi şi prezentând peste tot aceleaşi pericole pentru vehiculul de mare [8]) — în care se desvoltă acest Drept, face ca normele stabilite într'o ţară, să influenţeze elaborarea normelor de drept din altă ţară, astfel ca la un moment dat, dacă nu intervine legiuitorul care să schimbe cursul normal al lucrurilor, peste tot se aplică aceleaşi regule cristalizate într'un moment juridic cu aplicaţiune generală. Fenomenul s'a verificat în Evul mediu când Rolele din Olaron formau dreptul comun al Atlanticului, iar Consulatul Mării, dreptul comun maritim al Mediteranei.

Dar chiar mai târziu când Ordonanţa Marinei rupe unitatea legislativă ce caracteriza epoca anterioară, şi promovează o mişcare de codificare naţională, tendinţa aceasta a dreptului maritim se resimte încă multă vreme, prin prestigiul pe care l'a exercitat această operă magistrală asupra legiuitorilor din diferite ţări, prin difusarea uzagiilor comerciale şi adoptarea lor de armatorii de peste tot [9]), iar în cele din urmă prin curentul organizat de unificare a dreptului maritim prin elaborarea de reguli uniforme în congrese şi conferinţe internaţionale, fără să mai vorbim de constituirea unor asociaţiuni [10]) permanente cari au de scop tocmai pregătirea normelor ce vor fi adoptate apoi de primele organisme.

In aceleaşi ordine de idei am putea aminti influenţa pe care o exercită puternicele companii de asigurare de azi, cari prin legăturile lor răspândite în toate ţările, luptă pentru adaptarea unor anumite regule uniforme de reglementare a daunelor. [11])

Dacă elementele de mai sus constitutive ale particularismului dreptului maritim au dat naştere la discuţiuni aprinse între partizanii şi adversarii acestei teze, dinpotrivă origina cutumiară a dreptului nostru a devenit aproape un câmp de înţelegere căci este evidentă filiaţiunea istorică a instituţiunilor de azi cu cutumele evului mediu, începând cu compilaţiunile Rodvene (Nomos Rodion Nautikos) [12]) şi trecând apoi la Rolele din Oberon, Consulatul Mării, legile din Wescapelle, Dreptul Maritim din Wisky etc. [13]) Pe de altă parte, cum spuneam mai sus, dreptul martiim prezintă şi azi o formaţiune pe cale de uzuri, deoarece prefacerile din exploatarea maritimă, şi în special necesitatea de a asigura cea mai mare rapiditate transporturilor pe mare şi de a obţine în acelaş timp maximul de securitate [41]) n'au găsit în codurile de azi decât prea puţine norme cari să guverneze raporturile de drept născute în acest cadru revoluţionar. Aşa de pildă prin uzuri convenţionale s'a ajuns la generalizarea clauzelor exoneratoare de responsabilitate înscrise în conosamente în favoarea transportului maritim. Tot astfel o serie întreagă din condiţiunile cerute de cod pentru valabilitatea poliţei de încărcare au căzut în desuetudine prin generalizarea unor practici inaugurate în diferite ţări.

Dar în afară de aceste elemente cari fără îndoială pledează cu succes pentru acordarea unui loc aparte dreptului maritim — fără să-i justifice însă o autonomie complectă căci „nici un drept nu poate să fie autonom în accepţiunea pură şi întreagă a cuvântului"; orice regulă juridică trebuind să-şi găsească principiul în afară de ea [15]), — noi am ajuns în altă parte [16]) la convingerea că ceeace justifică o independenţă acestei discipline este nevoia de a diminua cât mai mult riscurile întreprinderii maritime, repartizându-le între un număr cât mai mare de participanţi la expediţie. De aci s'au născut toate acele instituţiuni specifice ştiinţei noastre ca avaria comună, împrumutul maritim, înrolarea echipajului, coproprietatea vasului şi mai ales regula fundamentală a limitării responsabilităţii transportului maritim, regulă care cuprinde în sine principiul politic al unei prime acordate armatorului.

Iată de ce codificarea dreptului maritim trebuia, pe deoparte să se realizeze în cadrul unui monument juridic de sine stătător, iar pe de alta să înglobeze toate elementele cari contribuesc la desfăşurarea exploatării maritime, şi nu să se cantoneze la disciplinarea raporturilor private, aşa cum a făcut legiuitorul francez din 1807 şi după el toate legiuirile ce s'au inspirat.

Aceste directive au condus de altfel pe alcătuitorii proectului de cod maritim italian din 1931; ele sunt recomandate de cei mai reputaţi cercetători ai dreptului maritim, [17]) şi ele vor trebui ţinute în seamă de redactorii unui astfel de proect în România. Nu cunosc dacă materia aceasta a fost până acum luată în cercetare de Consiliul Legislativ, dar ştiu că „comisiunea pentru studierea şi întocmirea unui cod maritim, precum şi a tutor legiuirilor privitoare la bunul trai şi asigurarea marinarilor", înfiinţată din iniţiativa D-lui Comandor N. Păiş, actualul director al Marinei Comerciale, încă înainte de crearea noului Minister al Aerului şi al Marinei, a adoptat în totul directivele de mai sus, propunându-şi să alcătuiască un proect de cod care să disciplineze nu numai materia pur comercială, ci să îmbrăţişeze şi legile de drept public, administrativ, internaţional şi chiar cele de drept şi procedură penală. Numai strângând într'un singur corp de legi tot ce se referă la activitatea maritimă, se va creia o operă utilă şi durabilă, adecuată necesităţilor proprii acestei activităţi.

---

[8]) V. asupra influenţei factorilor technici asupra particularităţii dreptului maritim, *C. Suppino,* La Navigazione dal punta di vista economico, p. 3 şi urm.

[9]) Clauzele exoneratoare de responsabilitate. *Cf. Ripert,* op. cit., I, p. 94.

[10]) In a doua jumătate a secolului ial XIX-a iau naştere două asociaţiuni cari îşi propun reformarea codificării dreptului naţiunilor în general şi în special al dreptului maritim:

„International Law Association", fondată la Bruxelles în 1873 şi „Comité Maritime International" înfiinţat în Anvers la 1897. Sub auspiciile acestora s'a ţinut diferite congrese şi conferinţe cari au preparat un material vast pentru elaborarea unei legislaţiuni maritime uniforme.

In cadrul acestor instituţiuni s'au format, în diferite ţări, asociaţiuni naţionale care pregătesc lucrările necesare congreselor internaţionale .De curând s'a constituit şi la noi o asociaţiune românească de drept maritim ca o branşe naţională a Comitetului Maritim Internaţional. Convenţiunile Internaţionale de drept maritim este opera acestor organisme, căci ele consacră într'un acord diplomatic ceeace fusese deja pus la punct în sânul lor. V. un tablou rezumativ al rezultatelor concrete atinse în *Ripert,* op. cit., I, p. 100 şi urm.

[11]) De pildă azi lupta pentru invalidarea clauzelor de neresponsabilitate este purtată în primul rând de asigurători

[12]) Textul complect şi comentariu se găseşte în *Ashburner,* The Rodion Sea Law, Oxford, 1906.

[13]) *Pardessus* a reunit la începutul secolului trecut toate textele de drept maritim de la Romani şi până în sec. al XVIII-a într'o operă monumentală: „Collection des lois maritimes antérieures an XVII-a siècle, 6 vol. Paris 1828—1845.

[14]) *Ripert,* op. ci. I, p. 90.

[15]) *Fr. Geny,* Le particuarisme du droit fiscal, Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1931, p. 799.

[16]) *V. Vasiliu,* La responsabilite etc. Introducere p. 20-21.

[17]) *Ripert,* op. cit., I. p. 65, *Leone Adolfo Senigallia,* Sur le projet du code maritime italien (1931), Revue de droit maritime comparé, V. 31, p. 13.

2. Dacă teza independenței codului martiim a câștigat doctrina modernă și a inspirat proectele cele mai recente, o altă chestiune rămâne încă deschisă, și totuși asupră-i trebue să se adopte o atitudine hotărâtă, și anume: codul maritim trebue să se aplice și la navigația fluvială sau dimpotrivă să rămâe propriu întreprinderii maritime, întocmind pentru cea dintâi un corp de legi special ?

Codul nostru de comerț, după modelul celui italian din 1883, se pare că a tranșat incorectitudinea care domnește în Franța în ceeace privește criteriul de determinare a navigațiunei maritime, [18]) în vederea aplicării anumitor norme proprii disciplinei noastre cum ar fi avaria comună, dreptul de abandon ,contractul de înrolare etc... Intr'adevăr potrivit art. 413 din titlul consacrat contractului de transport, „obligațiunile între expeditor sau întreprinzătorul de transporturi pe apă și căpitan sau patron, sunt regulate prin dispozițiunile prevăzute în cartea a II-a a acestui codice", adică în cartea care poartă denumirea: „Despre comerțul maritim și despre navigațiune". Cu toate acestea doctrina din Italia propune o serie de norme dela care să fie exclusă navigațiunea fluvială sau aceia întreprinsă pe lacuri [19]), iar Curtea noastră de Casație a refuzat armatorului fluvial exercitarea dreptului de abandon prevăzut de art 501 din codul de comerț, enunțând principiul că vasele destinate navigațiunei fluviale nu sunt guvernate de cartea a II-a a codului de comerț, care s'ar ocupa numai de vasele maritime. [20]) Şi pentru a justifica această soluție, Curtea noastră Supremă utilizează toate argumentele ce le invocă de obiceiu doctrina în Franța în vederea creerii unui loc aparte dreptului maritim în general și responsabilității armatorului limitată la patrimoniul de mare, în special. Intr'adevăr în deciziunea aceasta, regăsim urme pe deoparte rațiunea superioară de stat de a îngrădi răspunderea transportului maritim pentru a încuraja astfel întreprinderile de acest fel, iar pe de altă parte, contingențele specifice armatorului maritim care prin natura exploatării ce o întreprinde se vede obligat de a-și încredința valori considerabile, cum sunt vasele, unor prepuși asupra cărora nu poate să exercite o supraveghere efectivă, spre deosebire de armatorul fluvial care are mereu sub control pe prepușii săi prin faptul că expediția fluvială este de scurtă durată și nesupusă incuriilor mării [21])

Iată dar cum problema domeniului pe care trebue să-l îmbrățișeze un cod maritim se pune la noi cu aceiași amploare ca și în țările unde incertitudinea nu domnea decât în ce privește determinarea navigațiunei maritime și nu și relativ la aplicabilitatea codului maritim la navigațiunea fluvială. Redeschiderea chestiunei în dreptul nostru pozitiv nu s'a putut produce decât prin faptul înglobării dreptului maritim în codul de comerț, care cuprinde o dublă reglementare a transportului. Jurisprudența noastră excluzând transportul fluvial de la beneficiul normelor din cartea II-a, se referă la cealaltă reglementare a transportului, și aceasta cu toate că art. 413, al. 3, dispune contrariul.

La soluționarea acestei probleme trebue să avem în vedere că între transportul fluvial și cel terestru există o concurență continuă și prin urmare este recomandabil să se mențină aceste două feluri de transporturi în condițiuni egale de reglementare, Statul fiind deopotrivă interesat la desvoltarea lor. [22]) Este singura considerațiune care trebue să conducă pe legiuitor, căci rațiunile invocate de jurisprudență nu sunt deloc convingătoare, de oarece nu numai că ele nu mai sunt valabile nici pentru menținerea unui regim excepțional transportului maritim de azi [23]) care se află în strânsă legătură cu prepușii săi prin mijloacele moderne de comunicație și prin împânzirea porturilor cu agenți sau reprezentanți, dar navigațiunea fluvială a suferit o transformare a materialului de transport, crescând deasemenea valoarea unităților [24]), ceeace o apropie în mod sensibil de întreprinderea maritimă. Şi atunci dacă exploatarea fluvială se face în condițiuni atât de asemănătoare celei maritime, este de dorit pentru această activitate o reglementare inspirată din instituțiunile dreptului martiim, [25]) așa cum elaborarea unui cod aerian va trebui să utilizeze datele experimentale pe care le oferă organizarea juridică a transportului maritim. [26]).

Având în vedere aceste două date esențiale ale problemei, credem că se impune o legiferare specială a dreptului fluvial ținându-se seamă deasemenea de lucrările preparate de Comitetul fluvial [27]) creat de Organizația Comunicațiilor și Tranzitului de pe lângă Societatea Națiunilor. [28])

---

[18]) După unii autori navigațiunea maritimă este aceia care are loc pe mare (elementul hotărîtor care a determinat tot complexul de norme particulare), după alții, aceia care se exercită cu vapoare de mare, cu alte cuvinte pentru primii trebue luat în considerare *mediul*, după alții *instrumentul de navigație*. Dar problema se complică atunci când e vorba de navigațiunea mixtă, adică navigațiunea întreprinsă și pe mare și pe fluvii. Pentru a determina aci caracterul navigațiunei s'a admis că se va ține în seamă pe ce element se face cel mai lung traject. Astfel vasele de lungă cursă pătrunzând pe un fluviu vor continua să fie regisate de dreptul maritim. V. asupra acestor discuții *J. Bonnecore*, Traité de Droit Comercial maritime, Paris 1922, p. 40-95.

[19]) Este drept că distincțiunea se face numai pentru condițiunile de capacitate a personalului sau pentru regimul de publicitate a vaselor, adică într'un domeniu ce are un vădit caracter administrativ. V. Il codice di commercia comentato, coordinata dai prof. *L. Balaffio et C. Vivante*, t. VIII; *P. Ascoli*, Del Comercio marittimo e della Navigazione ,Torino, 1923, p. 3-4.

[20]) Cass. 24 Nov. 1925 Dec. No. 1589, Revista Soc. Drept. Comercial, 1926 p. 2640. In Italia totuși jurisprudența a admis și navigațiunea fluvială la beneficiul legii maritime a abandonului, exclusiv numai ambarcațiunile ce nu sunt destinate a părăsi porturie sau rada, „pentrucă supravegerea prepușilor cărora li se încredințează aceste vase este totdeauna posibilă din partea proprietarilor lor". *P. Ascoli*, op. cit. p. 153, No. 166.

[21]) Vezi totuși infra. nota No. 23.

[22]) *Ripert*, L'abordage fluvial et la loi du 5 Juillet 1934, Revue de Dr. aMritime comparé, t. 31, p. 1.

[23]) Imposibilitatea de supraveghere a căpitanului a devenit un simplu instrument al technicei juridice utilizat de doctrină și jurisprudență pentru promovarea anumitor libertăți contractuale. V. în acest sens, critica noastră în *V. Vasilău* op. cit. p. 275 și urm.

[24]) N'avem să ne gândim decât la vasul fluvial Regele Carol al II-lea care a costat peste 20.000.000 lei.

[25]) Legea abordajuui fluvial votată în Franța la 5 Iulie 1934 se inspiră deadreptul din reglementarea abordajului maritim.

[26]) Astfel „Comitetul Internațional Technic al Experților juridici arieni" (CITEJA), a solicitat Comitetul Maritim internațional de a examina două proecte de convenții ,unul asupra Asistenței și salvării aeronavelor și celălalt asupra Abordajului Aerian. Acesta a supus proectul diferitelor asociațiuni naționale de drept maritim, și în urmă a întrunit în 1934 o comisie formată din delegații asociațiunilor pentru a studia proectele de mai sus și a formula observațiunile. V. Bulletin No. 97, Comité Maritime International, Anvers 1935. In acest sens este interesantă lucrarea profesorului *Scialoja*, Sistema del diritta de la navigazione, Roma 1929, care studiază în acelaș tratat toate instituțiunile privitoare la navigațiune.

[27]) In special acest comitet a fost însărcinat cu prepararea a 3

3. Intensificarea traficului maritim de la descoperirea navigaţiunei cu vapori şi perfecţionarea technicei de construcţie navală, a pus în lumină neajunsurile diversităţii codurilor maritime naţionale pentru soluţionarea litigiilor între participanţii la expediţia maritimă ce nu sunt de aceiaşi naţionalitate, şi a provocat un curent puternic de unificare a dreptului maritim pe calea convenţiunilor internaţionale. Pentrucă spre deosebire de dreptul civil care disciplinează raporturi private, în cari se reflectează credinţele, obiceiurile, tradiţiunile, starea economică a unei ţări, regimul politic, cu alte cuvinte stări de lucruri ce variază în mod fatal de la ţară la ţară, — dreptul maritim reglementează o activitate care se prezintă peste tot în condiţiuni identice. Peste tot aceleaşi instrumente de navigaţie, conduse de agenţi cărora li se impun aceleaşi condiţiuni de capactiate, supuse acelorași riscuri şi dând naştere la aceleaşi contracte. Pe de altă parte codul în care se desfăşoară exploatarea maritimă depăşeşte frontierele strâmte ale unei ţări — marea prezentându-se după expresia unui autor italian „ca o imensă cale publică", [29]) astfel că o normă uniformă de drept se impune ca o necesitate organică.

Răspunzând acestui desiderat juriştii din diferite ţări au luat iniţiativa unei reglementări internaţionale ale dreptului maritim. In afară de vastul material preparat de diferite congrese şi Comitete internaţionale, s'a ajuns până în prezent la câteva rezultate concrete de cel mai mare interes pentru unificarea disciplinei noastre, votându-se între altele următoarele convenţiuni : de la Bruxelles : Convenţiunea pentru unificarea anumitor regule în materie de abordaj din 23 Septembrie 1910 ; Convenţiunea pentru unificarea anumitor regule în materie de asistenţă şi de salvare maritimă din 23 Sept. 1910. — ambele ratificate de România la 17 Ianuarie 1913 : apoi la 25 August 1924, 2 convenţiuni, una pentru unificarea anumitor regule în materie de conosamente ,alta privitoare la responsabilitatea proprietarilor de vase de mare; însfârşit alte două convenţiuni la 10 Aprilie 1926, pentru unificarea anumitor regule privitoare la imunitatea vaselor de stat şi alta pentru unificarea anumitor regule relative la privilegiu şi hipoteci maritime. [30])

Ceeace este interesant în colaborarea acestor convenţiuni este caracterul lor transacţional, ca un rezultat direct al metodei de lucru adoptate de asociaţiunile de drept maritim cari au pregătit acest material. Intr'adevăr în aceste asociaţiuni sunt reprezentate toate grupările interesate la exploatarea maritimă şi în special cele două tabere adverse ale armatorilor şi încărcătorilor, astfel că din acest punct de vedere dreptul maritim se prezintă ca un adevărat drept corporativ. Din nefericire însă au intervenit şi alţi factori cu totul străini intereselor ce trebuiau conciliate, cari au stricat claritatea stilului sau au împiedicat adoptarea unei regule bune, atunci când ea era deja consacrată în legislaţia vreuneia din ţările participante. Mă refer la un falş amor propriu naţional de care au dat dovadă ni special delegaţii englezi şi care s'a tradus prin obscuritatea textului adoptat şi prin formule cazuistice şi prolixe, specifice dreptului anglo-saxon. [31])

Fără îndoială că aceste formule nu trebuesc introduse aşa cum se găsesc în noul nostru cod maritim, sensibilitatea noastră juridică fiind formată la modelul concisiunii şi supleţii pe care o oferă sintezele obişnuite ale codurilor latine. [32]) aV trebui deci să se prepare un text care să nu fie o simplă traducere a acestor convenţiuni. să nu fie o simplă traducere a acestor convenţiuni — şi şi aceasta în ipoteza când principiile stabilite se potrivesc situaţiei noastre — ci o lege cu adevărat românească. [33])

De altfel intrroducerea convenţiunilor internaţionale într'un cod naţional pare exclusă şi din altă consideraţiune. Anume se pune întrebarea dacă este oportun să se adopte o regulă care nu este obligatorie decât pentru semnatarii convenţiunei şi cu titlu de reciprocitate, ceace ar face să profite de un regim favorabil naţionalii unei ţări care n'a ratificat şi n'a transformat convenţiunea în lege naţională.

Cât priveşte regulele adoptate de încărcători şi armatori privitoare la reglementarea avariei comune, cunoscute sub numele de Regulele York-Anvers 1924, aci introducerea lor fidelă în legea ţării este şi mai discutabilă, fiind vorba de acorduri între interesaţi, acorduri cari pot să fie schimbări repetite, şi a căror aplicabilitate este cu desăvârşire facultativă. (va urma)

---

proecte de convenţiuni, una asupra abordajului, alta asupra înmatriculării vaselor fluviale, privilegiile şi ipotecile, iar a treia asupra naţionalităţii bastimentelor.

[28]) Nu trebue pierdută din vedere nici opera Comitetului renan de drept fluvial creat de Comisiunea Centrală pentru Navigaţiunea Rinului. Revista acestui organism a publicat un raport asupra stării legislative a dreptului fluvial în diferite ţări, care se va consulta cu folos.

Etat des diverses législations en matière de navigation intérieur. Resultat de l'enquête faite par le Société des Nations, par J. P. Niboyet. La Navigation du Rhin, No. 15, Dec. 1926 p. 570; du 15 Janv. 1927, p. 18 ; et du 15 Febr. 1927, p. 65.

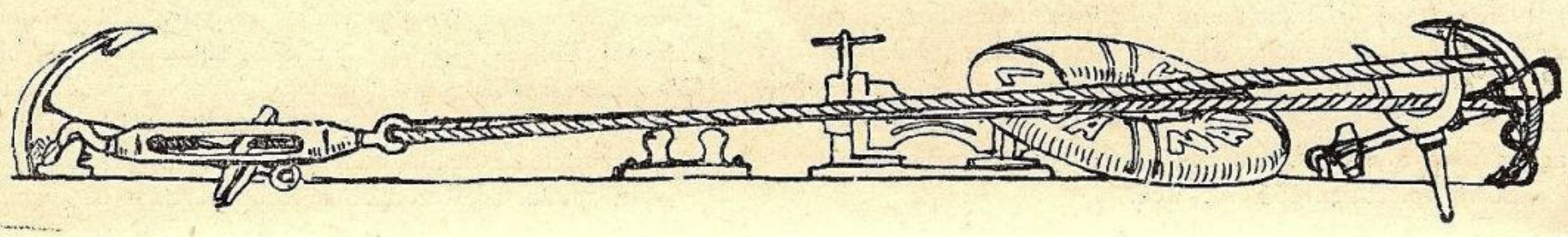
[29]) *C. Supina,* op. cit. p. 5. Alţi autori consideră dintre cei 3 factori tecnici : forţa motrice ,vehiculul şi calea, pe cel de al doilea ca determinant, susţinând că autonomia vehicului, adică concentrarea în vas a tuturor elementelor ce-i asigură propulsiunea, a fost determinantă. *G. Valeri,* Osservazioni critiche sul conceta di Transporto nel diritto privata. Rivista del diritto comerciale ,1920, p. 468. Se uită însă că vehiculul este în fond condiţionat de calea pe care se exercită transportul.

[30]) Textul acesta precum şi al tuturor convenţiunilor şi proectelor destinate să unifice dreptul maritim se găsesc în *Amedeo Giannini,* Le convenzioni internazionali di diritto marittimo, Milano 1930. Traducerea românească al câtorva din aceste convenţiuni înserată în „Codul Maritim şi Fluvial" de *C. Tonegaru* va trebui consultată cu foarte multă prudenţă, deoarece ea se depărtează pe alocurea de textul oficial în aşa măsură, că-i schimbă complect sensul. A se compara textul oficial englez sau francez din Regulele de York-Anvers 1924 cu traducerea din culegerea D-lui C. Tonegaru şi în special Regula X, al. b. şi regula XI.

[31]) *P. Scapel,* op. cit. p. 29.

[32]) Observaţiuni prezentate de raportorii legii pentru introducerea în Italia a convenţiunilor Internaţionale de la Bruxelles din 1924.

[33]) Aşa de atfel a procedat şi legiuitorul francez în privinţa regulelor privitoare la responsabilitatea transportului. (Legea din 2 Aprilie 1936).



Bricul Mircea, S.M.R. și Amiral Coandă

(urmare)

In port *(după pictorul D. Ştiubei)*

SERVICIUL MARITIM ROMAN

La 1 Aprilie 1905, — exact după 10 ani — dela campania pe Mircea, cu maiorul Coandă ca comandant, am trecut în S. M. R. — ca comandant pe cargobotul „Constanța" — sub Comandor Coandă ca Director.

In curând, împrejurările aveau să-mi dovedească că Directorul Coandă este acelaş şef bun, priceput şi amabil de odinioară, care îşi iubea personalul de sub ordinea lui, îl ajuta şi-l respecta, — de aceia şi S. M. R.-ul era iubit şi respectat în țară ca şi în străinătate.

La 18 Decembrie 1905, mă găseam cu vaporul Constanța în dokul Brăila. Ordinul Direcției S. M. R. — semnat Coandă — poruncea limpede şi categoric: „Veți încărca în portul Brăila. Timpul fiind înaintat, „şi navigația pe Dunăre oficial închisă, veți ține vasul „tot timpul sub presiune şi gata de plecare în orice „moment, dacă timpul se va schimba, când veți pleca, „fără să mai aşteptați alt ordin".

Timpul era frumos, senin şi relativ destul de cald. La prânz, în aceiaş zi, am plecat la Galați, unde locuiam cu familia în care aveam, seara o serbare. Am lăsat ordin Locotenentului Teodoru, secundul vasului şi prietenul meu, ca după prânz, dacă timpul şi serviciul vor permite, să vie şi el în Galați la serbarea familiei mele.

Seara, pela ora 6 a început să plouă. Pela ora 7, ploaia s'a transformat în lapoviță şi până la 8 s'a prefăcut în vifor puternic de NE, care sguduia casa din temelii. La ora 10, am sculat — cu toată părerea de rău — pe Teodoru dela masă şi-l am expediat cu trenul la Brăila cu porunca formală să aducă vaporul la Galați, de unde vom pleca la Sulina.

N'am putut dormi toată noaptea de grijă, şi cu drept cuvânt: comandam vaporul numai de 9 luni şi mă coprinsese teama că voi rămâne cu vasul în Dunăre — poate chiar în ghiață — până la primăvară.

A 2-a zi, 19 Decembrie, cum a început să se lumineze puțin am fost la malul Dunărei. Vaporul nicăeri... Pe Dunăre curgeau sloiuri mari; viforul continua cu furie şi frigul era de 15 grade sub zero. Ințepenit, cu şuba în spinare la adăpostul unei gherete, am aşteptat peste 3 ore.. Abia pela ora 10 sa ivit „Constanța" care lupta din greu cu sloiurele. La 10,30, cu o lotcă cu 4 rame, pregătite mai dinainte, mergând când printre sloiuri, când târâtă pe d'asupra lor, am ajuns la bord şi m'am urcat pe comandă.

— Domnule Comandant, îmi raportează şeful mecanic, unul dintre cei mai buni, nu putem pleca... (Mecanic era Iosif Praisler, actual inspector mecanic la S. R. D.).

— Cum ? Dece ? Intreb îngrijorat şi ca lovit drept în inimă...

— Priza nu funcționează. Pompa nu mai aspiră apă. Nu pot face circulația în condensor, din care cauză nu pot menține vidul, ca maşina să meargă. Abia ne-am târât dela Brăila până aici. Probabil orificiul prizei este astupat cu vr'o cârpă, sau alte materii cari au înghețat acolo.

— Ce este de făcut ?...

— Să vârâm un scafandru sub vas, ca să examineze şi să destupe grătarul prizei.

— Nu se poate, pentru că nu-i timp. Riscăm să rămânem în ghiață. Fă evacuația în aer.

— Nu se poate Domnule Comandant, la maşina noastră.

Mărturisesc că, aproape disperat, cu mari sforțări, am dus vaporul mai aproape de cheiu, ca să pot comunica cu orașul, cu o barcă dela bord, cu oameni cu mâinile umflate de ger, ca să mă leg cu paramele peste care apa înghețase şi le transformase în butuci, de gheață. — Astfel ne-apucat prânzul. După masă am trimes pe Teodoru cu o hârtie urgentă la Marina militară să-mi de un scafandrier. Mi-a răspuns că nu-l poate da decât a doua zi dimineața...

Atunci am chemat, Inspectorul S. M. R. din Constanța, la telefon, (comandorul Boerescu, actualmente amiral în rezervă).

Raportându-i cazul mi-a zis :

— Fă evacuația în aer.

— Nu se poate, i-am răspuns.

— Fă circulația în condesator cu apa din tancurile de balast.

— N'am pus apă în tancuri și mă tem să pun, fiindcă gerul este prea mare și dacă îngheață apa în ele, poate să-mi spargă tancurele.

— Atunci eu nu pot să-ți dau nici un alt ordin. Voi aviza telefonic Direcția, pentru urmare. Până atunci, ca să nu pierdem timpul, este bine ca și D-ta să te adresezi telefonic direct D-lui Director Coandă ca să-ți dea ordin precis.

Noaptea de 19 Decembrie neaprins în această situație: Viscolul urla mereu; sloiurele se înmulțeau și se îngroșeau; frigul se menținea cu tendință spre urcare; tot echipajul, afară de oamenii și ofițerul de veghe, ne-am culcat îmbrăcați, gata în orice moment, pentru orice eventualitate.

D'mineața, 20 Decembrie, s'a prezentat scafandrul. In timpul operațiii sale, eu îmi așteptam Directorul la telefon în bursa Galați. Până la prânz n'am putut să prind Bucureștii și Direcția S. M. R. — Ocupat... ocupat... era mereu răspunsul. Și în adevăr, viscolul venit prea pe neașteptate, zăpăcise prea multe vase și armatori, de aceia telefoanele sbârnăiau din toate părțile, pe un singur fir, cu Bucureștii !... Scafandierul însă mi-a adus rezultatul că priza este liberă — n'are nimic. — Totuș nu funcționa. Dece ? (Nu este locul să spun acum. — Va fi publicat altă dată și în altă parte).

In sfârșit, după ora 4 (16) am prins Directorul la telefon și l-am pus la curent cu toată situația, cu răspunsul scafandrului, și motivul pentru care nu funcționa priza.

Uite, acum, și răspunsul acestui adevărat șef :

— Domnule Comandant, ia vaporul, pune-i apă în tancuri, manevrează-l cum vrei; fă tot ce știi și ce poți, chiar cu riscul unor avarii, numai să-mi-l duci la Sulina... Doresc cu orice preț să ajungi acolo și să nu rămâi la Galați. Căci acum câțiva ani, tot așa, vaporul Dobrogea a rămas în Dunăre și am fost acuzat eu de acest fapt, fără să am vr'o vină.

— Bine, Domnule Director, voi încerca totul ca să ajung la Sulina, vă rog însă că, ajuns acolo, să-mi confirmați în scris acest ordin...

— Da, îl vei avea...

Până să termin cu telefonul, seara venise, pilotul meu Tudorache, foarte bun — pe care mi-l destinase C. E. D., n'a vrut să mai plece noaptea...

— Unde să mergem, Domnule Comandant, mi-a zis. Nu știi care este situația lo cotul Pisicii. nu știu ce vom găsi în cotul Tulcei, și pe viscol !... Mai bine, plecăm mâine dimineață. este ziua, vedem ce facem și, poate că stă și viforul.

Ce puteam să fac ? Fără pilotul C. E. Deului, nu puteam să plec. — intram în conflict cu urmări grave. M'a resemnat...

A 3-a zi 21 Decembrie la ora 8 am plecat. Viscolul stătuse; cerul era senin ca de sticlă; frigul se menținea; sloiurile curgeau încă. Peste noapte umplusem tancurile de balest cu apă. Am pornit la drum printre sloiuri, pe unii spărgându-i, pe alții împingându-i cu prova într'o parte. Când mă înfundam în gheață, dam înapoi și mă repezeam din nou. Circulația în condesor o făceam cu apa din tancuri.

La ora 10 noaptea am ajuns la Ceatalul Ismail. Când să cotesc spre Tulcea am găsit Dunărea închisă: sloiurile se opriseră în cot și formaseră baraj.

— Domnule Comandant — mi-a spus pilotul — mai bine să ne înapoiăm pe unde am venit, căci de ne angăm în cot și nu putem răsbi, aici ernăm; iar desghețul în cotul Tulcei este cel mai teribil; riscăm să spargem și să pierdem vasul.

— Nu pot amice, am răspuns. Am ordin să duc vaporul cu orice preț — sdravăn ori spart — la Sulina... Inainte deci, cu Dumnezeu...

Am reușit să sparg barajul și la ora 3 noaptea trecusem Tulcea. Brațul Sulina era liber de sloiuri, brațul Sf. Gheorghe era închis.

— Domnule, Comandant să ancorăm, mi-a zis Tudorache pilotul. Suntem scăpați.

Canalul Sulina este liber. N'am voe să merg noaptea, pe el, mă amendează Comisiunea. Și, ne odihnim și noi 3—4 ore și, iar mâine dimineață pornim.

Am cedat, am ancorat, ne-am odihnit, dar am greșit, — mai bine plăteam amendă...

Cum s'a luminat am intrat pe canalul Sulina. Atunci mi-am dat seama că am greșit: Nici eu, nici pilotul, nu ne gândisem că brațul Sf. Gheorghe fiind închis de ghețuri, toate sloiurile venite pe Dunăre, și găsind drumul liber, pe care îl făcusem noi în cotul Tulcea, vor porni pe canalul Sulinei. Și, în adevăr, am găsit canalul plin cu sloiuri care mergeau la vale cu viteză de 4—5 mile. Cu viteza mașinei, redusă la minimum posibil mergeam, totuș, peste 12 mile pe oră, viteză prea mare — și ne permisă — pe canal.

Nu puteam însă să stopez mașina, pentrucă luam mascadă și sloiurile mă împingeau la mal. Chiar așa tot guvernam rău, mai ales la coturi, când între mine și mal, se înțepenea câte un sloi gros care vaporul nu putea să-l spargă, îl impingeam pe mal, cât puteam, dar vaporul lua mascadă, nu-l mai puteam stăpâni, și se ducea nu unde voiam eu, ci încotro îl ducea sloiurele. De multe ori, în asemenea împrejurare, am dus vasul cu prova, sau cu pupa în mal — după caz — și cu cârma și mașina înainte și înapoi, reușisem să-l îndrept în canalul navigabil.

Cu chiu, cu vai, am ajuns la mila 6; de aci până la mila 3, canalul Sulina are forma literei *S* foarte alungită. Pe această porțiune, de 3 mile, pe ambele maluri ale canalului, în timpul acela, era ancorate și legate câte 3 șlepuri la dană, unele lângă altele, încărcate cu cereale. — astfel canalul navigabil, printre ele, era foarte strimt și, în caz de mascadă, avaria era gata. Așa s'a și întâmplat. (Voi descrie altă dată ce manevră am făcut).

Intruna din cotiturile acestui *S*, din cauza unui sloi prins la bakord între mine și o serie de 3 șlepuri, am luat mascadă la tribord, pe care nu o mai puteam stăpâni pentrucă n'aveam spațiu. Deci, mergeam cu prava tribord în 3 șlepuri încărcate, pe cari — negreșit — trebuia să le fac pilaf, iar pupa babord mi-o ducea sloiurele și curentul peste alte 3 șlepuri încărcate, de vis-à-vis, pe care trebuia să le fac plăcintă. Totuși, n'am avariat decât un șlep, căruia i-am pus un cheson de ciment, ca să nu pătrundă apa la cerealele din el. Constanța a avut o gaură în tablă la prava de vr'o 10 c/m. pătrați, — însă seara am dus vasul la Sulina. Toată avaria a mea și a șlepului a costat 10.000 lei.

Lumea în Sulina, și la cercul militar, camarazii mei, ofițeri de marină; se pregăteau de ajunul Crăciunului și pentru Crăciun.

Eu m'am dus direct la poștă, unde am dat o telegramă urgentă Direcțiunei arătându-i că am sosit și sprava ce am făcut care a costat zece mii lei, — pe atunci aur, nu surogat metalic, ca azi.

Reîntors la bord, chinuit, amărât enervat și îngrijorat de avaria ce făcusem și de răspunsul pe care îl așteptam dela Direcțiune, — cu toată pastila de bromural pe am luat-o, n'am putut dormi.

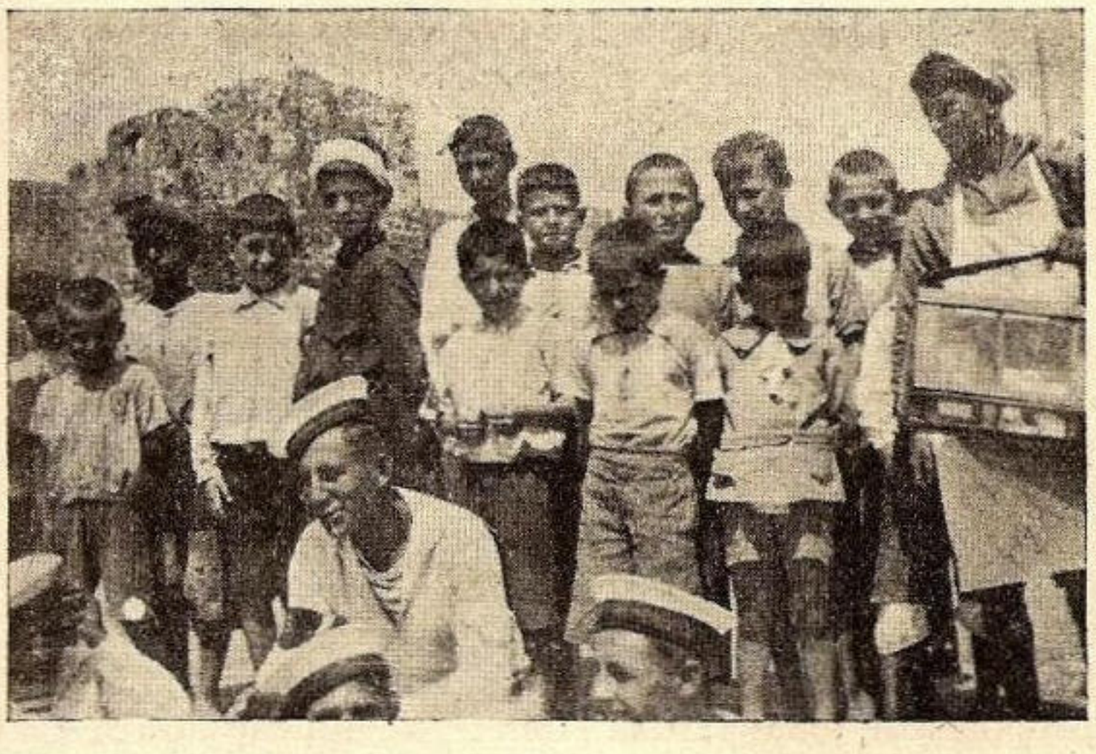
Eram la dejun, la bord, cu amicul meu Lt. Teodoru,

CU „STIHI" PE MĂRI

In lipsă de navă școală, anul trecut numai o parte din elevii și ofiterii elevi ai școalei de marină au fost înghesuiti pe mica navă **„Lt Comandor Stihi"**. *cu care s'a făcut o călătorie de 20 zile în apele Grecești și Turcești, sub conducerea d. Căp. Comandor Stoianovici, Comandantul școalei, — al micutei canoniere fiind d. Căp. Mărgineanu.*

Redăm impresiile unuia din elevi.

Itinerariul fixat a fost: Constanța-Sinope-Erecli-Istambul-Rhodi-Salonic-Constanța.



Sinope: vizita podurilor cetăței, înconjurați de localnici

Voi încerca să redau impresiile culese din acest voiaj sub forma unui modest jurnal de bord, așa cum le-am scris, cu caetul pe genunchi, pe punte, sau pe masa proptită cu pieptul pentru a nu urma îndemnul ruliului de a-și adăuga scheletul la cioburile farfuriilor evadate din chesoane, ce își sfârșiseră scurta libertate pe puntea cazărmii noastre din prova.

Deschid așa dar jurnalul de bord și încep :

21 AUGUST 1936. Am terminat cu confortul depe Nava Bază pe care fusesem îmbarcați până acum. Astăzi ne mutăm bagajele pe canonieră. Toată ziua echipajul este ocupat cu preparativele plecării. Insfârșit seara începe să-și aștearnă întunericul peste port. Cheiul este plin de rude, prieteni, cunoscuți și necunoscuți.

Este ora 20. Cele din urmă strângeri de mână și nava, când am primit telegrama :

„Confirm ordinul telefonic ce v'am dat. Aprob 10.000 „lei reparația avariilor și vă mulțumesc, (ss) Coandă".

Ah ! am zis, camaradului Teodoru: iată omul, iată șeful, — el nu se desminte niciodată... Eram fericit și răsplătit, pentru munca ce depusesem și suferințele ce îndurasem, făcându-mi conștiincios datoria... De atunci și până acum îl st mez și-l iubesc pe Amiralul Coandă.

Și, acum, după atâția ani — repet — nu mam putut stăpâni, de a expune aceste fapte, pe cari nu le-am spus la nimeni până acum.

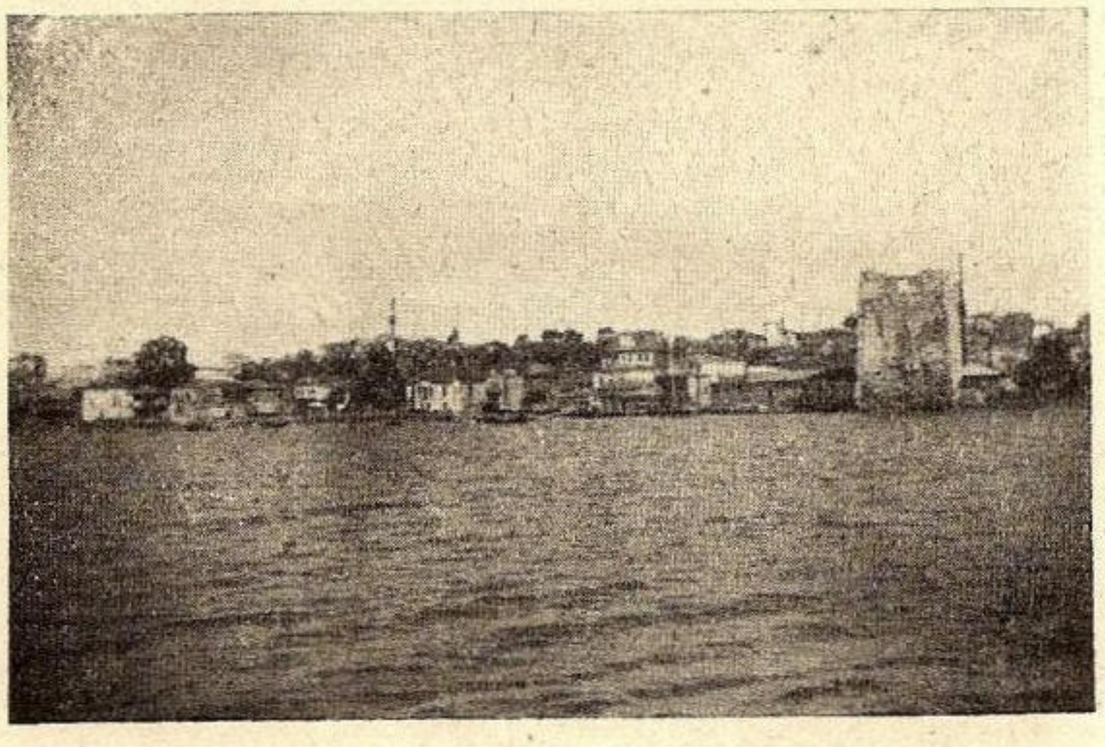
Un destin, dacă este — sau orice alt ar fi — el înedește totdeauna lucrurile și faptele omenești: In prezent, Amiralul Coandă, fostul Comandant al lui Mircea și Director al Serviciului Maritim Român, este chemat, ca vicepreședinte al Ligei Navale Române, să contribue prin ligă și revista ei, la construcția noului vas școală „Mircea" pentru ca spiritul bătrânului „Mircea" dela 1895 să domnească din nou în Marina noastră de toate caegoriele, așa cum M. S. Regele Carol al II-lea a poruncit.

Lt. C-dor (v) D. Dumitriu

liberată de ultimele legături, se deslipește elegant de cheiu pornind, în uralele echipajelor celorlalte nave de răsboiu, pe albastrul întins al mărilor pe care vom pluti 20 de zile departe de țară.

Douăzeci de zile vom trăi printre străini pentru a cunoaște locuri noi, obiceiuri noi și mai ales pentru a ne oțeli în frumoasa carieră pe care cu atâta dragoste am îmbrățișat-o.

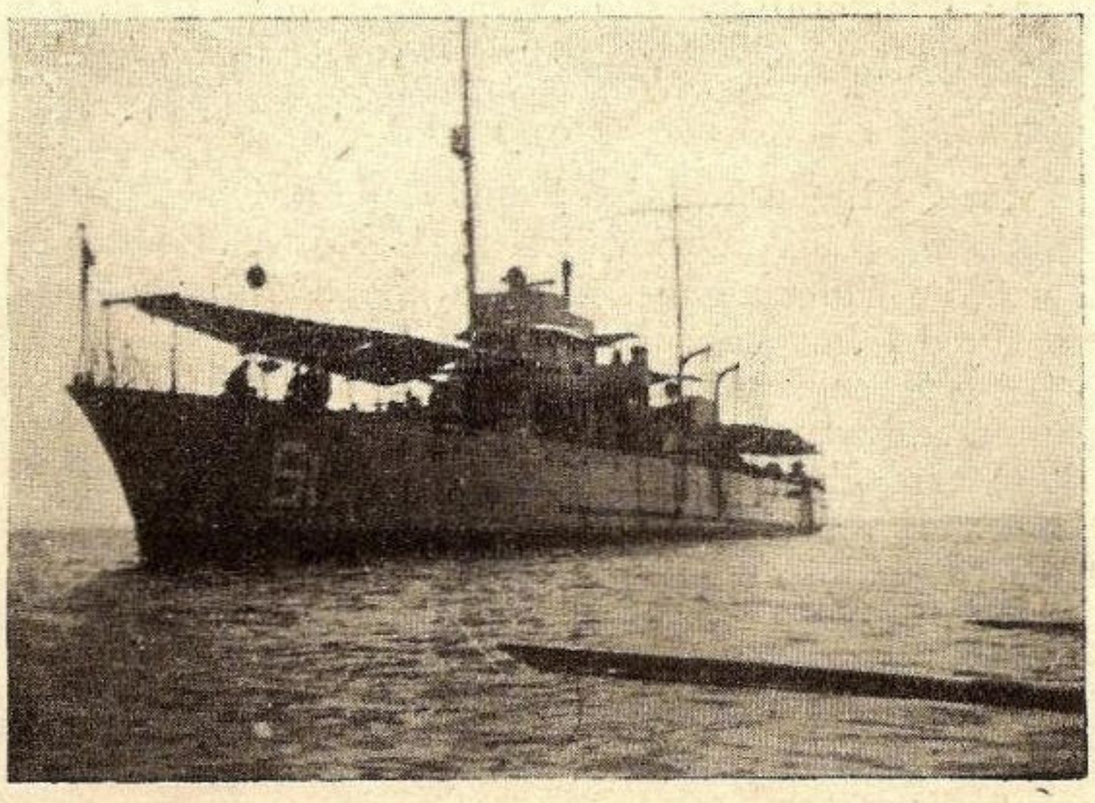
Pe bord este liniște deplină. Doar la pupa, palele elicilor își joacă hora lor ritmică împingând tot mai departe cele 450 de tone ale navei.



Sinope văzut din larg

Incet, încet, cetatea lui Ovidiu se transformă într'o massă de lumini ce tresar în întuneric. Intre ele, mai strălucitor decât toate, clipește puternicul ochi de ciclop al farului de la capătul digului.

Nimeni nu doarme pe bord. Toți s'au retras, singuratici, privind marea ușor agitată și întunericul nesfârșit ce pare prins, sus, pe boltă cu mii de ținte lucitoare de argint.



N. M. S. „Stihi" la ancoră în baia Sinope

La tribord pe rând defilează Agigea, Eforia și Carmen-Sylva. Abia scăpați de controlul sever al ochiului farului dela Constanța și suntem luați în primire de tovarășul său dela Tusla.

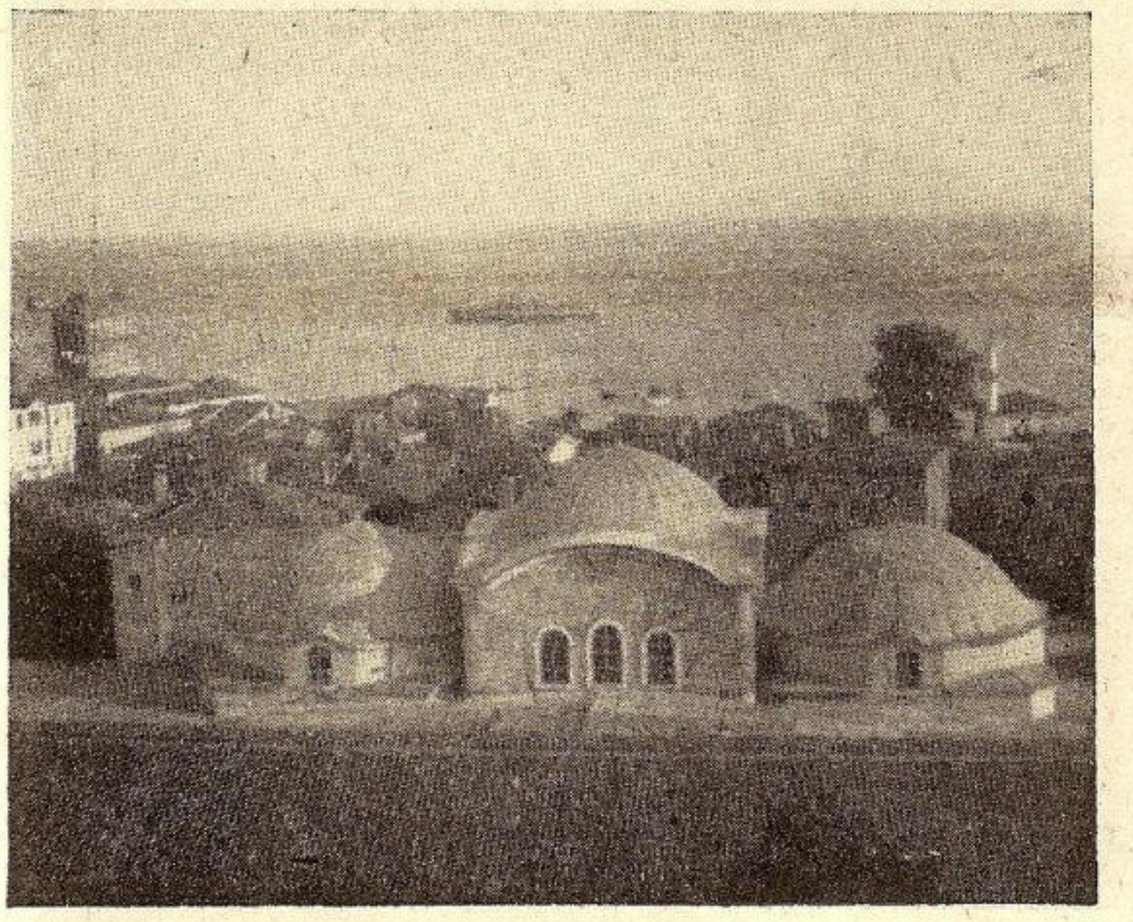
Pe rând toți pleacă la culcare. Pe bord doar ofițerul de cart și elevul dela cârmă veghiază la siguranța navei

ce sub conducerea lor, despică în două valurile şi ceaţa rară ce s'a ridicat la suprafaţa apei.

22 AUGUST. In tot cursul acestei zile navigăm numai „între cer şi apă". Doar numeroşii delfini sburdă luându-se la întrecere cu nava.

Marea, ce face pe mulţi să stea pe punte unde gustă „beţia" călătoriilor, se menţine agitată toată ziua şi noaptea.

23. AUGUST. In zori zilei în timpul răsăritului soarelui, admirăm spectacolul feeric ce ni-l oferă un velier



Iată-ne şi la Erecli

sub pavilion turc, ce navigă cu toate velele întinse, spre Bosfor.

Incepem să vedem coasta Asiei Mici.

La ora 8 intrăm în baia din faţa localităţii Sinope unde ancorăm.

Văzut depe mare orăşelul seamănă cu o veche cetate. Debarcarea ne produce surpriza întâlnirii unui român din Galaţi, directorul unei trupe locale de reviste. El ne face „onorurile" orăşelului, ne uitând să ne invite să încurajăm „industria naţională", participând seara la spectacol".

Orăşelul Sinope, vilarat (capitală de provincie) are o populaţie de 5000 de locuitori turci şi greci. Fondat de Grecii din Milet ajunge în prima perioadă de civilizaţie una din cele mai prospere cetăţii elene.

Diogene, celebru locatar al nu mai puţin celebrului butoi, s'a născut aici 414 a. Ch. Vizităm o interesantă cetate care, după spusele locuitorilor, a fost construită de meşteri veneţieni, după ce oraşul trecuse prin stăpânirea romanilor cari l-au cucerit dela Mitridate, ultimul ei apărător.

Mai târziu trece în stăpânirea turcilor. In baia în care suntem ancoraţi se găsesc epavele navelor flotei turce incendiată în timpul răsboiului Crimeei de către generalul rus Nachimov.

Astăzi micul orăşel, cu case de lemn şi uliţe înguste, decade din cauza desvoltării portului Samsun (la Est) care îi va lua locul. Unica fabrică a oraşului, care n'a mai lucrat de şase ani, încearcă astăzi să ne satisfacă cerinţele, fabricând ghiaţă. Toată noaptea a activat, iar azi ne-a trimis câteva kilograme de... zăpadă.

Pentru recepţiile oficialităţilor a fost nevoe să lăsăm sticlele să se răcească pe fundul mării.

24 AUGUST. Apa proaspătă şi rece fiind unul din lipsurile de care suferim mai greu, plecăm cu toate butoiaşele şi sticlele goale la mal unde le umplem dela o fântână care aprovizionează locuitorii cu apă de 1400 de ani.

Părăsim orăşelul cu cele mai frumoase impresii şi amintiri despre populaţie şi localitate.

La ora 12 se ridică ancora. Ieşim repede din bae, ocolind capul Sinope care termină peninsula cu acelaş nume. Vedem iarăş oraşul care fiind situat pe istmul peninsulei este vizibil din ambele părţi.

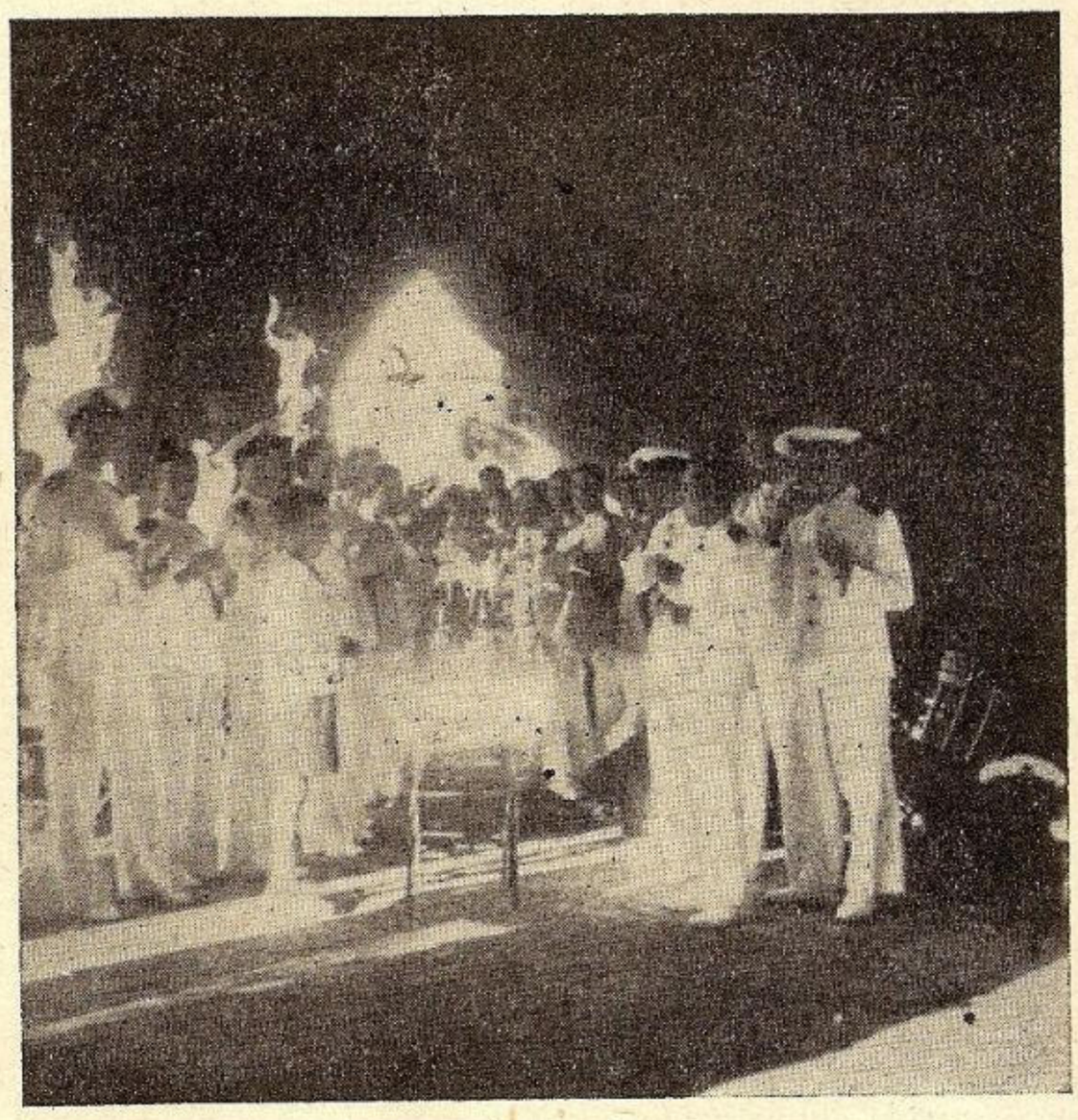
Navigăm în apropierea coastei. Inălţimile alternează cu plaja. In fund se zăreşte, frumos împădurit, un lanţ de munţi înalţi. Recunoaştem pe rând localităţile : Ştefano, Antonios, Apano şi Ineboli indicate pe hartă ca locuri bune de adăpost în cazul deselor furtuni ce se întâlnesc pe această coastă. Marea a fost toată ziua aproape calmă iar vântul, moderat dinspre prova.

25 AUGUST. Liniştea de ieri a mării prevestea ceva ; prevesteşte furtuna care a început la 2 h. dimineaţa.

A fost cea mai rea mare întâlnită de noi vreodată.

In cazarma noastră a fost un tărăboi ca în romanele cu castele vizitate, la miez de noapte, de nobile stafii şi strigoi ştrengari.

Mesele rămase întinse de cu seara, s'au dărâmat, vesela a cântat o adevărată simfonie a distrugerii ; de dormit nu mai putea fi vorba nici pentru cei din hamace, fiind rostogoliţi în toate direcţiile. O notă veselă o formează grămada de pepeni cumpăraţi în ajun din Sinope şi depozitaţi provizoriu în cazarma noastră şi care acum au plecat la plimbare pe punte ca fetele de liceu Duminica pe bulevard. Fiind unul din alimentele preferate de toţi, plecăm pe brânci la vânătoare după rebelii pepeni ce se rostogolesc în toate părţile. Abia terminată capturarea lor



O gustare servită într'o peşteră la Galitea

şi în cambuză merele pleacă dupe poliţe huruind pe punte.

Afară spectacolul este într'adevăr măreţ. Valurile spumoase trec peste punte cu uşurinţa unor acrobaţi de circ. Nava are benzi de peste 40°. Din când în când doctorul bordului vine pe comandă, aşa cum este îmbrăcat în pyjama, întrebând cât mai avem până ce ne scufundăm. In noaptea aceasta, după cum am aflat mai târziu, nava noastră a fost singura care a navigat în regiunea aceasta

toate celelalte preferând să se adăpostească în diferitele băi amintite.

Când începe să se lumineze, furtuna se liniștește. Ajungem în baia Eregli cu multă întârziere, toată noaptea navigând doar cu 6 noduri ; în baie sunt ancorate 18 vase sub pavilion turc sal elen. Prezența atâtor vase este ușor explicabilă, gândindu-ne la regiunea prin dreptul căreia am plutit noaptea aceasta, regiune carboniferă însemnată, atracție atâtor străini, în majoritate italieni.

Localități ca : Ceatal, Kasul, Kiluli și mai ales Zunguldag, au casele înegrite de fumul uzinelor veșnic în lucru. Nefiind porturi apărate, navele numeroase ce transportă cărbuni, ancorează în apropierea coastei făcându-și caricurile cu mahoane. Imediat ce furtuna se iscă, se refugiază așteptând răbdătoare vremea bună.

Dimineața lucrăm cu toții la curățenia generală a navei în vederea escalei dela Istambul. După masă vizităm orașul. Și aici întâlnim un român din Brăila, marinar pe unul din vasele grecești ancorate. Orașul este așezat în amfiteatru pe coasta unui deal ce coboară în pantă repede spre mare. Un drum frumos, străjuit de chiparoși, urcă dealul până pe culme, de unde perspectiva este măreață. Două râuri, Korosakat și Beha, mărginesc la Est și West orașul.In vechea cetate comercială, Heracleia, azi Eregli, trăesc 5000 de locuitori, minieri sau negustori de ouă, încă unul din produsele exportate de acest oraș menit prin așezarea sa, să devină cel mai mare port turcesc la Marea Neagră. Toamna este anotimpul frumos al anului, celelalte fiind ploioase din cauza lanțului munților ce se întind la Sud.

Terminăm repede vizitarea orașului întorcându-ne la bord unde are loc vizita oficialităților locale.

26 AUGUST. Din zorii zilei începe în toată baia o activitate intensă. Majoritatea vaselor ancorate, iau marea spre locurile de încărcare. In acelaș timp pleacă barcazele-motoare cu câte 4—5 mahoane la remorcă. Altele își întind velele așa de pitorești prin zecile petice de diferite culori suprapuse.

Seara istoviți, își vor conduce iarăși ambarcațiunile pe plajă pentru a reîncepe a doua zi.

La ora 16 ridicăm ancora pentru Istanbul. Navigăm restul zilei și toată noaptea în apropierea coastei. Marea este agitată, vântul puternic cauzează derivă mare.

Ofițerii școalei de Aplicație pe punte

D. PLEȘOIANU
elev an. 3 Șc. Navală Constanța

Medalie de Aur — Tg. Moșilor 1928

Medalie de Aur — Exp. Tg. Moșilor 1930

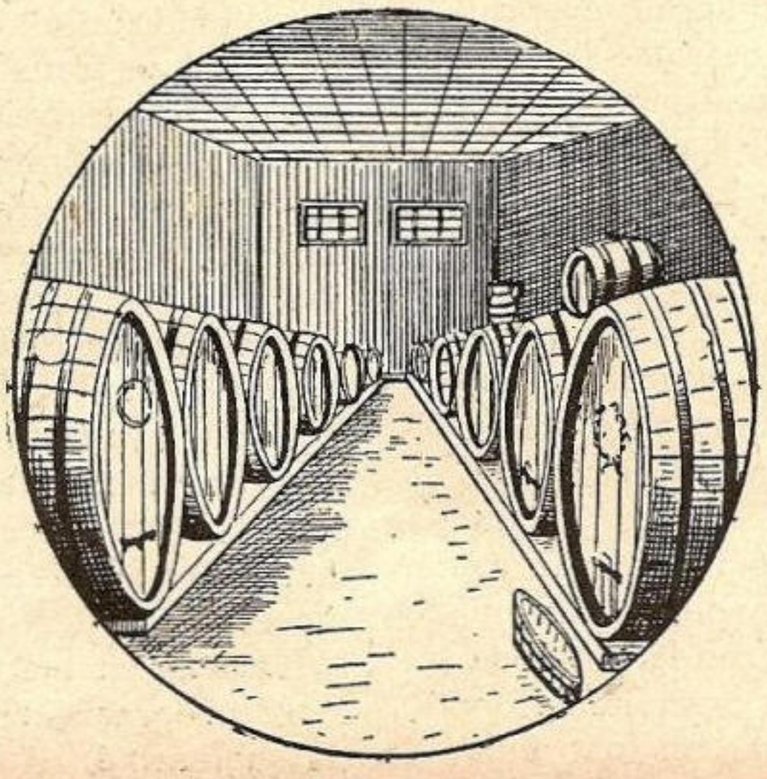
Medalie de Aur — Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint — Meritul Comercial cl. II

ȘTEFAN

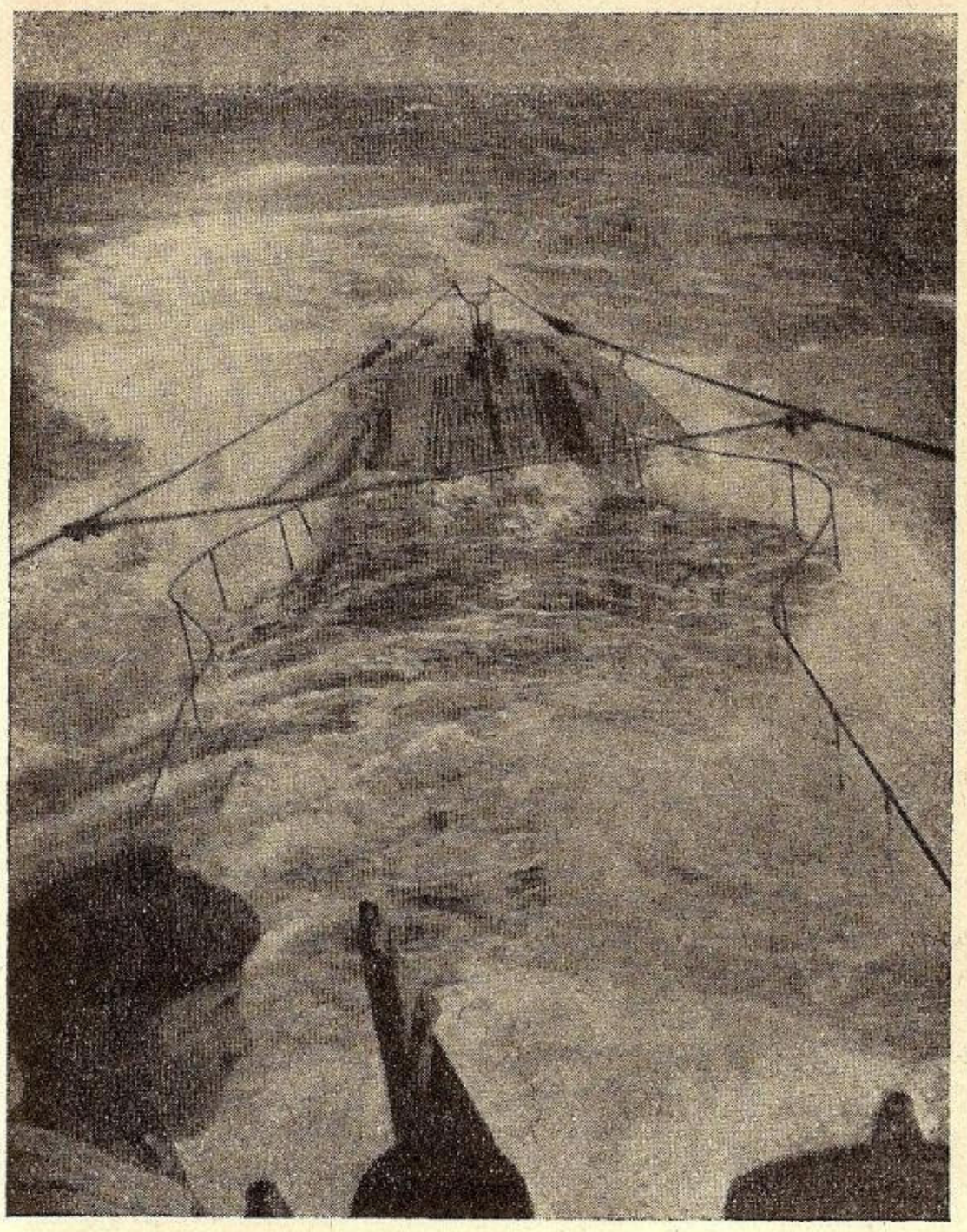
MARE ATELIER
DE DOGARIE
BUCUREȘTI
STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAȚA MATACHE MACELARU)

TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTA ORICE LUCRARI DE ACEASTA BRANȘA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării
Precum și orice reparațiuni cu
PREȚURI REDUSE



Un submarin gata de imersiune

SUBMARINELE MODERNE

Era inevitabil ca ,după întrebuințarea largă dată de Germania submarinelor în timpul războiului mondial și după cercetările aliaților pentru a se pune la adăpostul atacurilor lor, unele idei ale technicienilor navali să sufere modificări asupra construcției acestui tip special de navă.

Dacă, pe de o parte, se recunoaște că submarinul bine condus e capabil de o acțiune mult mai eficace decât i se atribuia până în 1914, pe de altă parte acest tip de navă s'a dovedit a fi foarte vulnerabil, dacă se ține compt de marele număr de submarine germane ce au fost scufundate. Astfel încât scopul constructorilor e să perfecționeze cât mai mult submarinele și să facă cât mai puțin ușoară găsirea și scufundarea lor. Comandantul Thomazi a publicat în revista *„Le Génie Civil"* un studiu interesant asupra submarinelor, din care multe lucruri sunt de relevat.

In primul rând, astăzi, nu mai sunt submarine propriu zise, ci *„submersibile"*, adică nave cari obișnuit navigă la suprafață și sunt capabile să ia imersiune pentru a se sustrage vederii adversarului în momentul atacului. Chestiunea duratei trecerei din suprafață în imensitate, nu se mai pune decând s'a reușit a se umple balasturile într'un timp foarte scurt.

Intre problemele cele mai delicate ce se puneau era aceea a luării imersiunei și a revenirii la suprafață în timpul cel mai scurt posibil și fără a compromite stabilitatea navei, problemă care a fost rezolvată încă dinaintea războiului. Poziția balasturilor între corpul rezistent intern și cel extern, valvulele mari cari permit anularea flotabilității și trecerea la o flotabilitate negativă într'un interval de timp de mai puțin de 90 secunde, cârmele orizontale grație cărora se poate varia imersiunea în timpul marșului, — toate aceste dispozitive au fost mult timp încercate și putem spune că astăzi au devenit clasice.

Chestiunea motorului însă, nu era rezolvată. La unul din primele submarine, construit pela 1895, propulsiunea era asigurată de un simplu dinam cu curent continuu, alimentat cu acumulatori. Aceștia permiteau să se parcurgă 100 mile, după care erau descărcați, încărcarea neputându-se face decât într'un port bine utilat. Submarinul depindea deci atât de mult de baza sa, încât își pierdea o mare parte din eficiență. Pentru acest motiv s'a decis încă de atunci, să se pună pe submarine două motoare, unul cu vapori pentru navigația la suprafață, — și altul electric. Trebuia însă să se poată stinge repede focurile, înainte de a se lua imersiunea. Soluțiunea nu a devenit practică decât în ziua în care motorul cu combustiune internă, Dieselul pentru submarine, a fost bine pus la punct.

In prezent există pe submarine două asemenea motoare, așezate unul lângă altul; acest lucru constitue un enorm neajuns căci o bună parte din tonaj e astfel ocupată de aparatul motor și din aceasta, pentru motoarele electrice cari sunt indispensabile, e rezervată o parte prea mică. In adevăr greutatea motorului Diesel e de 40 Kgr./cal; aceea a motorului electric e de 30 Kgr./cal; la aceasta trebue să se adaoge greutatea acumulatorilor electrici, care e de 30 Kgr./cal-oră.

Dacă pentru navigația la suprafață se poate obține cu motoarele cu combustiune internă o viteză de aproape 20 noduri, cu o rază de acțiune relativ mare, apoi pentru navigația în imersiune nu se poate obține o viteză mai mare de 10 noduri ,cu o durată maximă de 4 ore.

Pentru aceasta trebue totuși să se rezerve 20% din deplasamente, motoarelor electrice și acumulatorilor.

Cele de mai sus sunt suficiente pentru a demonstra avantajul enorm ce ar rezulta din adoptarea motorului unic. Astăzi Germanii afirmă că au rezolvat această problemă la bordul nouilor submarine de 250 tone, cu un singur motor, care are însă două sisteme de alimentare, după cum se navigă, la suprafață sau în imersiune.

La suprafață combustiunea e cu petrol la care se adaogă hidrogen pentru a ridica puterea calorifică a combustibilului. In imersiune alimentația se face cu un amestec de oxigen și hidrogen în proporție astfel încât să determine explozia. Rezidu-ul constă în *vapori apoși* cari nu au influență vătămătoare asupra aerului din interiorul submarinului, întrucât sunt captați într'un condensor unde se transformă în apă. (Vezi schița).

Provizia de oxigen și hidrogen se face în timpul navigației la suprafață. Motorul acționează un dinam al cărui curent servește la electroliza apei. Gazele sunt produse sub presiune și acumulate în butelii, pentru nevoile navigației în imersiune. Intrucât submarinele navigă cea mai mare parte din timp la suprafață, este timp suficient pentru a se face plinul buteliilor cu aer comprimat.

După inventatorul german al acestui motor, inovația să prezintă următoarele avantagii: mai mult spațiu disponibil pentru același deplasament; mărirea vitezei în imersiune; mărirea sensibilă a razei de acțiune (dublarea ei).

Dacă acest lucru va fi confirmat, el constitue cel mai mare progres care s'a realizat, dela origină, în navigația submarină.

Astăzi trebue încă să contăm pe utilizarea a două motoare diferite, unul cu motorină și altul cu acumulatori

electrici. Repartiția greutăților la bordul submarinelor este cam aceasta: corpul 50%, motoarele 30%, echipaj și provizii 6—7%, armament 10%. Evident aceste procente pot fi modificate în scopul de a da preponderență unei calități asupra alteia: *viteză* sau *armament;* însă e necesară o armonie între diferitele organe.

Comandantul Thomazi citează ca exemplu repartiția greutăților pe un submarin francez recent de 1380 tone: corpul cântărește 780 tone (57%); motoarele de imersiune 60 tone (2000 H. P.); acumulatorii 220 tone (4 ore de marș cu maxima viteză); motoarele de suprafață 160 tone (4000 H. P.); în total 430 tone (31%). Provizia de motorină este de 175 tone, însă nu e socotită, căci nu face parte din tonaj, în baza regulilor internaționale. Armamentul (două tunuri, una mitralieră, 11 tuburi lans-torpile, muniționi), 70 tone (5%). Rămân 7% din deplasament pentru echipaj, provizii, etc.

Rămâne să se trateze o ultimă chestiune: aceea a întrebuințărei posibile a submarinului și deci a deplasamentului ce trebue să-i aibă după misiunile ce revin acestui tip de navă.

In general se disting trei tipuri de submarine:

a) Acelea destinate apărării coastelor, cari nu trebue să se depărteze de bazele lor și al căror deplasament poate fi mic.

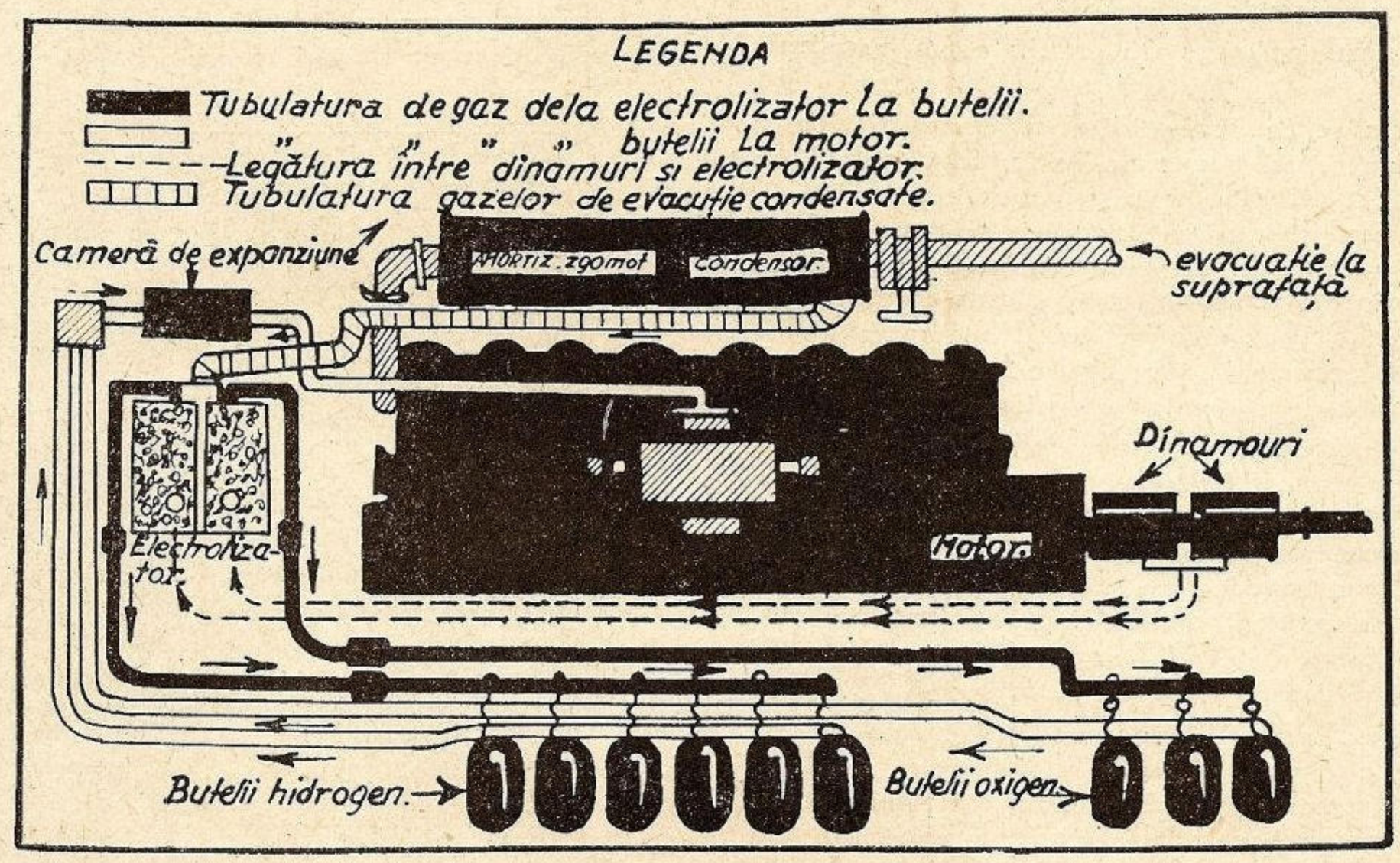
b) Acelea de mare largă, cari sunt mai mari și trebue să dispună de o viteză mai mare și o rază de acțiune destul de mare.

c) Submarinele crucișătoare, capabile să parcurgă mari distanțe fără a se reaproviziona și cari să poată transporta o mare cantitate de materiale de tot felul.

Mai sunt submarine speciale poză-mine ; ele sunt mult diferite de celelalte și viteza lor poate fi redusă fără inconvenient, cu scopul de a mări greutatea rezervată minelor.

Pentru a-și reconstrui flota submarină, Germania, care a putut studia problema foarte de aproape în timpul celor patru ani de război, s'a decis pentru următoarele trei tipuri : de 250, 500 și 750 tone. Aceasta e cu atât mai interesant, cu cât celelalte Marine aveau tendința să mărească deplasamentul submarinelor. Astfel Anglia a construit un submarin crucișător de 2420 tone și Franța unul de 2880 tone care e cel mai mare din lume. Insă, lăsând la oparte aceste încercări cari nu s'au mai repetat, trebue relevat că Englezii construesc submarine de 1760 tone în serie, Statele Unite de 1500 tone după acelea de 2700, Japonia de 1400 tone după acelea de 1950; Franța de 1380 tone pentru prima clasă.

Se observă deci în toate Marinele o revenire spre tonaj mai mic, însă totuși mult superior celui adoptat de Germania. E de văzut dacă aceasta nu e mai aproape de adevăr. Incepând dela un oarecare deplasament nu se mai obține câștig de viteză; și celelalte condițiuni de armament și rază de acțiune sunt cu prisosință satisfăcute. In timpul războiului un submarin german de 720 tone a putut traversa Atlanticul din Germania în Statele Unite și înapoi, fără a se reaproviziona și ținând



marea continuu 41 zile. Nu sunt cazuri, desigur, în care se va cere submarinului mai mult.

In concluzie, toate misiunile cerute submarinelor germane au fost executate de submarine cari nu depășeau 800 tone deplasament.

Nu e deci nici o rațiune să se depășească această cifră; mai este un motiv pentru a se păstra o moderațiune : *prețul de cost*. Intrucât un submarin se plătește la greutate, ca o locomotivă, e oportun să se reducă dimensiunile la minimum necesar, putându-se obține astfel la o sumă egală, mai multe unități.

Desigur, pe bună dreptate, în special pentru comoditatea echipagiilor, s'au adoptat tipuri mai mari în diverse marine. Oricum, progresul, pe măsură ce technica se ameliorează, trebue să tindă spre o reducere, iar nu spre o mărire a tonajului submarinelor.

(După Revista Maritimă)

Căpitan H. Popovici

O CAMPANIE PE BRICUL MIRCEA

— LUI MOŞ ANTONIO —

de Lt. OVIDIU BORDENACHE

Prin „ordinea de bătae", sunt repartizat ca ofiţer la bord" la bricul „MIRCEA" şi de la Şcoala Navală, după examenul teoretic al Şc. de Aplicaţie trecut, la 13 Mai 1928, trec la ambarcare.

„Va fi bine sau rău, „13", timpul va arăta" — sunt primele cuvinte, cu care îmi încep jurnalul de bord la această navă.

Păşesc — ca ofiţer — pentru prima oară bordul bricului şi ca să fiu sincer, cu oarecare timiditate, fiind obişnuit cu serviciul la vase de fer, mi se pare pentru început că puntea e mai puţin rezistentă, deşi această părere curând am părăsit-o, „puntea" fusese trecută, trecerea de la metal la lemn, de la o punte la alta, repede uitată, în plus soliditatea materialului, în cursul campaniei, s'a dovedit cu prisosinţă rezistentă.

Primul lucru ce sare în ochi, este curăţenia lemnăriei.

Aci la bric, este mai evidentă curăţenia ca la vasele de mare, şi oarecum logic, apa sărată de mare, la care se adaugă nisip, pentru curăţenia zilnică, la vasul de lemn e propice şi necesară, în timp ce la vasele de fer, cu timpul, apa sărată înroşeşte puntea, o roade, provocându-i un fel de „vărsat" — dacă pot zice — ţinând seamă mai ales de faptul că „puntea" navelor de fer, este cea mai mare suprafaţă ce nu se poate pitura.

La vasele marinelor străine, este drept că pentru a înlătura acest inconvenient, puntea de fer se acopere cu una de lemn, evidenţiindu-se astfel curăţenia la vasele mari, prima carte de vizită a unei nave la prima vedere, această punte ridicându-se la declararea războiului, spre a evita şi mai uşor stinge incendiile ce s'ar produce la loviturile ce le-ar primi vasul în lupte navale.

Mă instalez, pentru început, în cabina primă din tribord, cum intri în careul ofiţeresc, dealtfel unica liberă momentan aci, căci amatori mai vechi ca mine se vor ivi, campania fiind la început.

Dar pe lângă zi de „13", mai este şi sărbătoare, prima din cele ce vor urma şi de bun augur, programul zilnic fiind simplificat.

După prezentarea în ţinută la Comandant, care după o scurtă cuvântare îmi dă sfaturi pentru viitor, plec să vizitez vasul.

Fac cunoştinţă mai amănunţită cu bricul—pe care l'am vizitat de atâtea ori, în zilele cu program de „matelotaj" la Şcoală Navală ca elev,—făcând o comparaţie cu vasul pe care am fost ambarcat anul trecut, monitorul, totul pare aci în miniatură, deci şi mai atractiv.

Studiez după aceia registrele navei, pentru ca apoi să fac cunoştinţă cu personalul vasului, cu statele majore ale navei şi curând pe nesimţite se apropie noaptea.

Prima zi de ambarcare este pe trecute.

Senzaţie cu totul nouă şi sentimentele ce încerc ca ofiţer la bordul unei nave cu vele, mă transpun şi mă face să-mi amintesc, ca orice tânăr ofiţer de marină, de scrierile marinarilor la începutul carierei lor pe vasele cu vele, printre care cea mai vie lucrare ce îmi apare în minte, este „Le dernier corsaire" de Felix de Luckner.

In cabina în care m'am instalat, încep să-mi mişune felurite idei, în legătură cu fenomenele exterioare ce le percep.

Mă obsedează comparaţiile. Diferenţa între o ambarcare la Dunăre şi una la Mare.

Luând-o de „jos" — apa — vâjâitul acela specific, persistent al curentului Dunării, pe lângă vas, lipseşte aci. Avem în schimb plescăiturile ritmice ale mării de bordul navei, ale micilor valuri veşnice, care spală vasul zi şi noapte. In plus ceeace la Dunăre, devine monotonie, stabilitatea vasului, care nu este turburată decât de vremea rea sau trecerea altui vas, aci la mare balansul vasului, dă mişcare vieţei ce o trăeşti, pulsaţie iubită de marinari, semn elocvent că exişti, că trăeşti odată cu vasul.

La Dunăre — fapt pentru care se zice marinar de apă dulce — numai un mic balans şi te scoate

Moş „Antonio" la cârma lui „Mircea"

pe punte, spre a cunoaşte cauza scoaterii din persistenţa monotoniei.

La mare e contrariu; fără balans, marinarul se simte doar pe uscat, iarăşi motiv a se zice că un marinar se cunoaşte după legănatul caracteristic; persistenţa balansului la bord, devine obişnuinţă şi la uscat.

Marea nu este leagănul adevăratei vieţi marinăreşti?

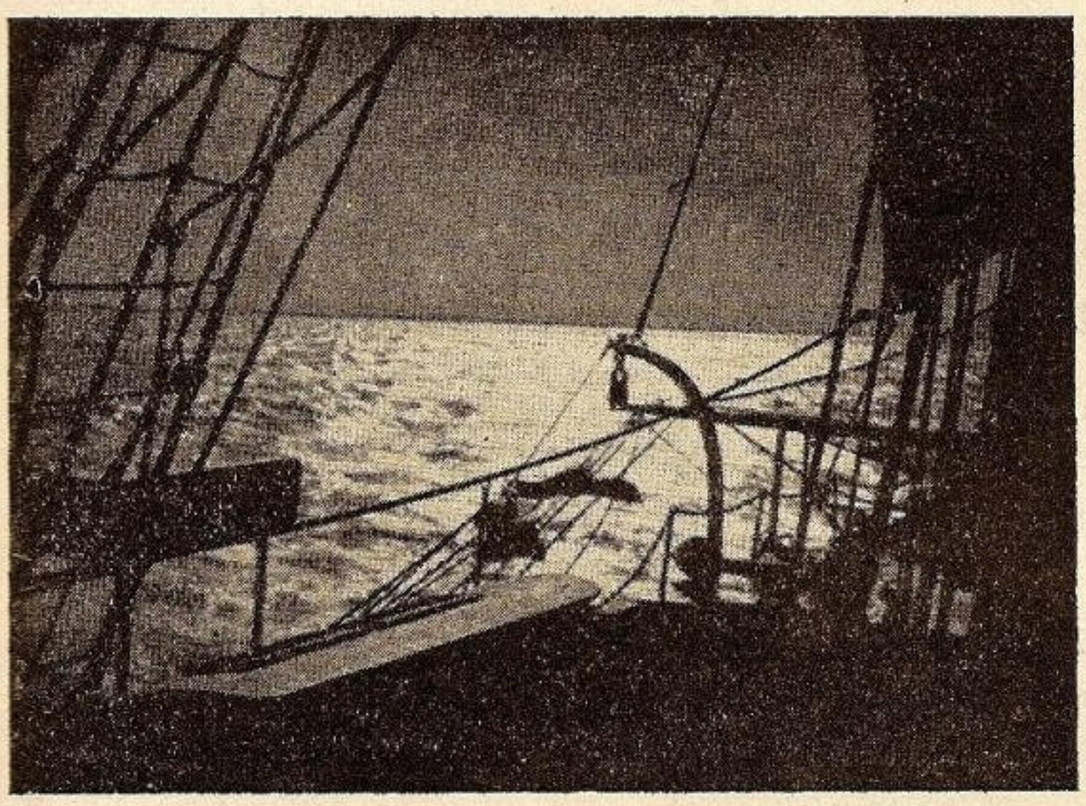
Reflexii toate, ale primei nopţi la bric.

A doua zi, mare febrilitate la vas, curăţenie lună, furbisaj.

Nava trebue să plece la Galaţi, pentru andocare, dar primul voiaj, ne este amânat, căci „maşina" — şi bricul are una! — bună numai pentru manevrele din porturi, „râşniţa" cum îi plăcea lui

Moş Antonio a o porecli, era defectă, un accident la cusinet. Plăcerea de a simţi prima eşire 'n mrea cu „Mircea", ne este spulberată. In schimb, trupa face teorie sub supravegherea noastră a ofiţerilor, secondaţi de maeştri, iar la rându=ne, cu „manua=lul gabierului" în mână, în timpul liber, cercetăm a cunoaşte greementul şi nomenclatura manevrelor. Pentru explicaţii complimentare, ne stau la dispo=ziţiune Moş Antonio, maeştrii Văleanu şi Stănică, discipolii primului.

Dar plecarea mult cântată, se amână mereu. Stăm ancoraţi şi legaţi de geamandura din bazinul calelor, locul rezervat în portul Constanţa bricului Mircea, de ani de zile. După scurt timp, nici nu se mai vorbeşte de voiaj, căci se apropie ziua de 21 Mai, când se va comemora 40 de ani dela fur=tuna de la 1888. Teoriile au căzut pe planul al doilea, serviciul la bord, se înfiinţează pentru uşurinţa supravegherei, a celui de „gardă", ne mai pomenindu=se decât de curăţenie şi iarăşi curăţe=nie. Totul sclipeşte, dela vârful catargului la punte, la comandă lucind prin furbisaj „busola" ca o oglindă. Costumul cel mai uzitat în zilele ce au



Spre insula Şerpilor, marea arată ce poate

precedat zilei de 21, a fost „maroul", căci corvoada a devenit pentru toţi o întrecere.

Fiecare ofiţer îşi inspectează minut cu minut bordul, iar ajutoarele, cele mai ascunse unghere. Ziua mult aşteptată a sosit. Trecem să acostăm lângă vaporul „Dacia" al S. M. R.-ului, simboli=zând prin aceasta legătura între marina de răsboi şi cea de comerţ; de fapt ambele vase erau auxi=liare celor două marine pomenite, fiindcă „Mircea" nu este propriu zis un vas de răsboi, ci de uce=nicie în această marină, iar „Dacia" un pasager, nu un cargobot.

O placardă la comanda bricului, cu faţa de unde trebuia să sosească lumea, spre „Dacia", îmbia pe tinerii din alte vremi, cu cea mai corectă curtoazie românească să păşească din nou pe bordul celui care a înfruntat atâtea, cu un „bine aţi venit". Noi, tinerii de azi, facem front înaintea feţelor ce cu 40 ani în urmă, îndepliniseră serviciile noastre de acum şi păşesc pe bord D=nii Amirali Irimescu, Graçoschy, Coandă, Niculescu=Rizea, Gavrilescu, urmând veteranii bricului D=nii General Sion Gabriel, Colonel Cruţescu, Comandori Biberi, Căpitan Măcărescu, Căplescu, Georgescu, Ionescu, etc., urmaţi de ofiţerii de marină printre cari: D=nii Comandori Buchholzer, Fundăţeanu, Negu=lescu Aurel, Aichelburg A., etc. Nu mai vorbesc de invitaţi, de reprezentanţii garnizoanei, ai clerului.

Se desveleşte în primul rând placa comemora=tivă, fixată 'n „ghiul" bricului, de către D=l Amiral Irimescu, cel mai bătrân dintre marinari, apoi se păstrează un moment de reculegere pentru cei dispăruţi. Secundul de altă dată D=l Comandor Boerescu, dă cetire raportului comandantului de pe vremuri.

D=l Amiral Gavrilescu, elev la 1888, după o călduroasă cuvântare, întărind dovada că Românul e bun marinar, încheie cu speranţa că reamintirea zilelor de aprigă încercare, vor ajuta la propăşirea marinei române.

Apoi se serveşte la „Dacia" o masă cu care oca=ziune s'au povestit cu lacrămi în ochi, amintiri, fapte şi isprăvi din trecutul marinei. Seria cuvân=tărilor o închee D=l Amiral Graçoschy, care cioc=neşte cu mine un pahar de şampanie, ca cel mai tânăr ofiţer la bordul bricului, urându=mi să ating culmile gradelor în marină. Apoi cu toţii trecem la bric. D=l Amiral Gavrilescu predă comanda bricului D=lui Amiral Irimescu, executând o eşire în mare cu toată lumea. Ne=a fost dat a face prima eşire în condiţiuni excepţionale. Se aude comanda „Sifleele pe punte, la posturile de ple=care '... „Sus Gabierii".

D=l Amiral Gavrilescu, elev pe vremuri, trece la arborada din prova şi se urcă pe sarturi spre postul din gabie, după cum făcuse cu 40 ani îna=inte, iar alţii la posturile de pe vremuri. Eşim în larg, facem un rondou, şi reintrăm în port, spre a debarca oaspeţii.

Iarăşi o noapte de reculegere. Parecă am trăit şi eu puţin pe vremurile acelea prin povestiri şi modul cum s'a reamintit trecutul, rămânând şi cu fericita urare, de a ajunge culmile atinse de îna=intaşi. Voi fi în stare să realizez urarea? Putem prevedea destinul?

Trecută ziua memorabilă, revine pe tapet, servi=ciul zilnic la bord.

Se înteţeşte instrucţia, căci se aşteaptă inspecţia D-lui Comandor Bărbuneanu. A trecut şi aceasta cum trec toate. Frigurile au dispărut şi ni se rea=lizează dorinţa de a eşi în mare mai mult timp. Luăm marea pentru 3 zile. Preparative în provizii sunt în sarcina mea, fiind însărcinat administrativ, pe lângă alte servicii la bord.

Acele 3 zile au fost un vis, deşteptat numai de mersul în „8" al bricului. Pot zice că am trecut cu prisosinţă piatra de încercare a răului de mare, ne având nimic de suferit, afară de o uşoară ener=vare, iar pentru cei cari au suferit, norocul a fost că din 3 zile, numai una a fost mai rea.

In cursul acestei eşiri, Comandantul ne=a pus pe fiecare ofiţer fiecare să facem o manevră „în vânt" sau „sub vânt".

Se înţelege că am fost ajutaţi niţel de Moş Antonio, care pentru orice manevră mai grea era la cârmă. Imi reamintesc ca şi acum, când Moş Antonio pentru a se răsbuna pe unul din cama=razii noştri — curiozitate după nume tot italian — care în cursul zilei îl tachinase, a pus cârma invers de cum o comandase ofiţerul şi „volta" s'a dus... „în vânt".

Moş Antonio, care pentru mulţi a fost cel mai preţios element la bric, o bună parte de ani, îşi

avea rolul şi din alte motive decât de îngrijitor neobosit al bricului, de prim tmonier, deşi nu era militar, şi de şef de echipaj, propriu zis. Moş Antonio mai servea şi de descreţitor de frunţi şi intermediar între Comandant şi ofiţeri.

Când vre=un ofiţer, pentru motive de chestiuni de serviciu sau de bucătărie internă a vasului, ere luat la ochi de Comandant, Moş Antonio, era îndulcitorul asperităţilor : „Da ce, a făcut una crima ?"

Când însă era el în fricţiune cu comandantul, fiindcă de multe ori, din cauza prea marei şederi la bordul bricului, se credea stăpân, atunci singur îşi aplana conflictul. Ştia momentul când să intervină, la ora prânzului!

Pregătea el singur „spaghetti" şi la servitul felului acesta, se apropia binişor de Comandant cu mâinile la spate, foarte radios, caşicum nimic nu s'ar fi întâmplat, întreba între timp : „îţi place? Sunto buone? Sunto la felu cum l'o preparato popotario Popovici?" Era vorba de ofiţerul cu popota, care cu ocaziunea pregătirei aceluiaşi fel, cu câtva timp înainte, făcuse crima de a nu=l fi consultat pe el, la prepararea mâncărei favorite.

Apoi, fiindcă introducerea era făcută, pomenea şi de ce=l durea :

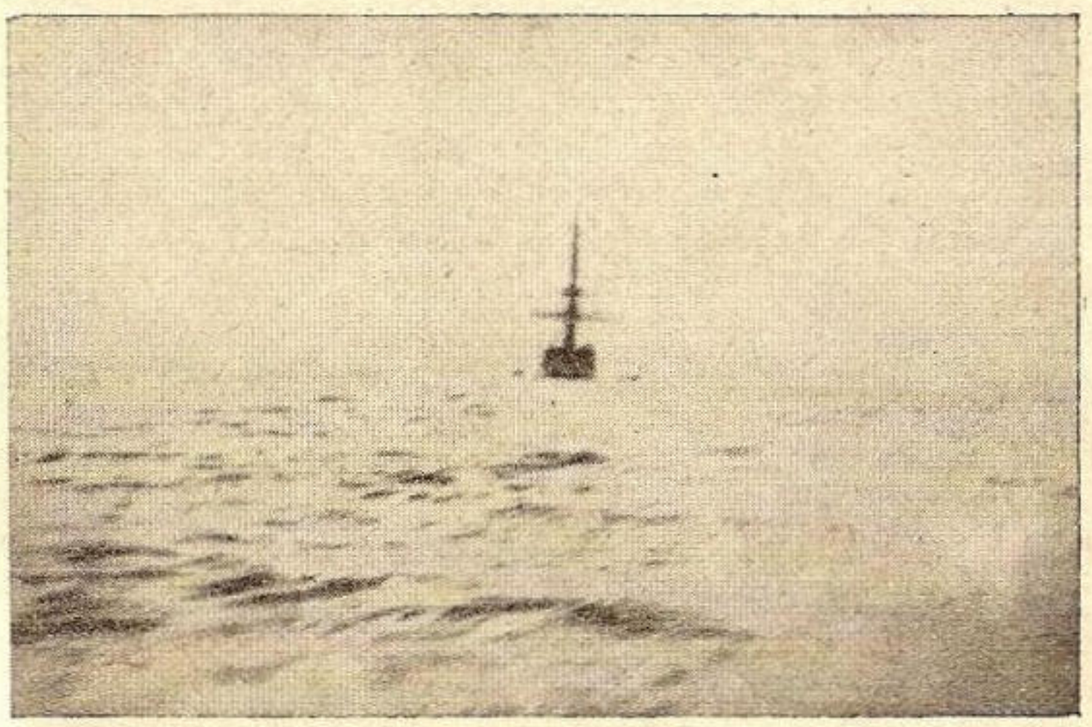
„Eşti suparat=o?, Aşa făcutu şi comandante Dumitresco, daru tot elu a revenito", şi desigur fiecăruia, îi pomenia de altul, dar „tot elu" revenise.

La eşirile în mare grijile erau multiple şi repartizate, la revizia velelor din timp, consultarea barometrului, verificarea echipajului.

Toate puse la punct, luăm din nou marea, de astă dată spre Sulina.

A doua zi navigăm pe canal, — noaptea prinzându=ne pe drum. In dreptul portului Tulcea, navigăm cu „maşina" ajutaţi de „foc". Noaptea, ofiţerul de cart a avut plăcuta surpriză, că nu a făcut serviciul singur, ci ajutat pe o vreme cu lună plină, de întreg statul major ofiţeresc, în frunte cu Comandantul. Aci la Dunăre, au căzut calculele de navigaţiune costieră sau astronomică, fiindcă pe Dunăre, nu ai deţinut de cât drumul cu cârma, drumul navigabil, ajutat de pilotul C.E.D. ambarcat la Sulina, şi a privi înainte.

Comandantul, un bun „causeur" şi de o gentileţă excesivă, ne povesti o sumedenie de glume şi ne reaminti câteva din cele mai uzuale poezii marinăreşti, ca : Verde 'n verde, roş în roş, dru=



In rada Balcicului pe hulă

mu=i bun din moşi strămoşi. Sau un fel de dicton Uită=te la lună, dacă e în picioare, marinarul poate fi liniştit, dacă însă luna e în culcată, marinarul să fie în picioare.

La 18 Iunie intrăm pe Docul Marinei Militare şi nu eşim decât la 2 Iulie. In tot acest interval de timp, locuirea la bord nu este posibilă decât noaptea, fiindcă bocăniturile ziua, dacă stai pe vas îţi par că le simţi în creer. Ni s'a servit în schimb o lecţie de „teoria navei" din plin. Cu toţi am constatat cu surprindere, că pe fundul navei, nu a fost necesar, decât schimbarea numai a 2 table de aramă, iar lemnul sub table, era ca nou, cu toată bătrâneţea. Pot spune că am vizitat bricul din vârful catargelor până sub chilă.

La 6 Iulie plecăm, după probele efectuate de personalul de direcţiune al arsenalului, şi ajungem la Constanţa la 7 Iulie.

Ne punem din nou pe instrucţie, pentru recuperarea zilelor petrecute pe doc, iar la 12 Iulie, plecăm spre Balcic, unde ajungem la 13.

Suntem favorizaţi de simpatia familiei regale care ne=a vizitat în fiecare zi, făcând şi eşiri în larg

La 18 Iulie plecăm spre Mangalia.

Din nou pornim la drum, ne îndreptăm spre Insula Şerpilor. Marea ne primeşte demontată in apropierea Sulinei, navigăm înainte către Bugaz, Cetatea Albă. Facem cunoştinţă cu tot litoralul mării noastre.

La începutul lui August pornim din nou spre Balcic, de astă dată pentru executarea cu trupa a tragerilor de infanterie, cu care ocaziune executăm o simulare de debarcare, îndeplinind funcţia şi de infanterist şi de alpinişti, urcând dealurile Balciculuí. Noaptea n'am mai simţit legănatul şegalnic al bricului.

A trecut şi 15 August cu serbarea tradiţională, şi spre ghinionul celor însărcinaţi cu regatele, nici o barcă dela bric nu a mai luat premiul întâi, ca totdeauna. Nu e vorbă că n'am întrebuinţat ca ceilalţi feluritele sisteme ca ungerea bărcilor cu seu, etc.

La 14 Septembrie, ni se fixează inspecţia D=lui Comandor Bărbureanu

Apoi a urmat inspecţia cea mare, a D=lui Amiral Comandant al Diviziei de Mare, Amiral Gavrilescu. Ziua se apropiase, ne despărţia câteva ore.

Câteva ore şi de ele depind rezultatul. „Barca cu D=l Amiral a plecat dela Distrugător" anunţă elevul de serviciu diu „gabie".

O bufniţă, fugărită de ciori, se încurcă printre sarturile bricului, şi cade pe punte, rămânând speriată cu ochii scoşi din orbite din cauza luminei, cu ghiarele şi aripile încurcate în părâme. Ce ne facem? era pe buzele tuturora. — Ne era milă să o aruncăm în mare, ciorile atâta aşteptau — O idee se impunea la repezeală, barca ajungând între timp la jumătatea drumului. — Am găsit. — Un coteţ de păsări, era liber, tocmai tăiase popotarul un cocoş în acea dimineaţă, fiind prea cântăreţ şi ar fi stricat inspecţia. — Am salvat încurcătura neaşteptată. -- Frica ne era însă mare, să nu ne fie cu ghinion bufniţa!

Uf! Inspecţia a eşit de minune şi mă gândesc ce ar fi pătimit biata pasăre, dacă totul ar fi eşit contrariu.

Culmea, fără a putea da de urmele ei, bufniţa dispăruse, uşa era deschisă. — Din milă, din sforţare personală de a scăpa de captivitate?

N'am aflat!

Octombrie...-- Lună sumbră.— A sunat dezarmarea, ultimul fior al armărei l'am simţit mai eri,... după furtună, urmează timp liniştit.

Prea liniştit! — Vasul, Bricul Mircea şi-a strâns braţele, s'a închis în carapacea-i pregătită pentru toate timpurile.

Corpul său, care a suferit atâtea, se prepară şi pentru iarna aceasta.— Totul s'a liniştit. — Incepând cu elevii dela Institut, zglobii şi cu rapoarte zilnice ca la clasele primare, s-au debarcat şi ei şi odată cu plecarea lor, zumzetul a dispărut.— Farmecul animaţiei s-a volatilizat şi cu el au dispărut şi bucuriile trăite.

In paginele trecutului, s'au întipărit zi cu zi, faptă cu faptă, orice impresiune, discuţiune, raport sau comandă. — Prezentul arată ultima clipă, mereu alta, aşa cum este însă.

„Inima" bricului se mai sbate încă, mai vibrează, gândindu-se că poate este pentru ultima oară că mai poate să impue.

„Antonio" mai strigă, cât mai are cuvânt, anii nu-l copleşesc, grijile nu-l dor, nu vrea să simtă că-l rănesc. — Se uită galeş la bricul ce o clipă, îl desparte de Italia. — Se simte stăpân încă, bate din picior,... dar sgomotul e redus. — Ameninţarea s-a schimbat. — „Te spui" a dispărut „am să plec", este singura lui răbufnire, singurul scut, de care se teme şi el. — Bătrân, îşi făureşte visuri calabreze, brodate pe trecutul lui la „Mircea", ce nu-l va uita până la moarte,

Nu aşi vrea să fiu la despărţire de vas. — Il va costa mult, toată viaţa lui, cea mai frumoasă se duce.

De cabina lui fermecată parecă. unde la bună dispoziţiuni ale lui „Moş Antonio" am gustat odată cu lichioruri bune şi amintiri glăsuite într'un limbaj românesc amestecat cu italian, cred că se va despărţi ca de o rămăşiţă a unui suflet drag, unde a petrecut ani de zile, toate anotimpurile. — Nu era însurat, cel puţin nu avea nici una în Români, nu concepea a locui în oraş, când avea „vapor".

Şi „Mircea" va sta inert şi rece, faţă de acea departe de amintirile ce ţi le infiltrează atâtea zile petrecute pe el, simţirile lui nu le va arăta de cât celor ce au simţit o îmbarcare pe el, celor ce au înţeles pe acest „Moş Antonio", care au priceput

Pe puntea lui Mircea, ultima corăbuie

ce înseamnă dragoste de vas şi mai ales celor ce din puţinele cunoştinţe ale lui „Antonio" au ştiut să înveţe totuşi ce înseamnă un ataşament, un adevăr şi o credinţă neţărmurită.

Adio strigăte, din inimă pornite, chiar bruscări pornit dintr'un suflet sincer, cu dragoste pentru „Mircea", îndreptată contra acelora ce voiau nu numai a se atinge de vreun obiect de al vasului dar vorbind numai de rău de acest bric. — Pentra „Antonio", vasul începea la „cârmă" şi se termina în cabina lui din prova.

„Antonio" n'ar fi trebuit să plece, dar mai bini pentru el, că nu a asistat la pensionarea bricului „Mircea".

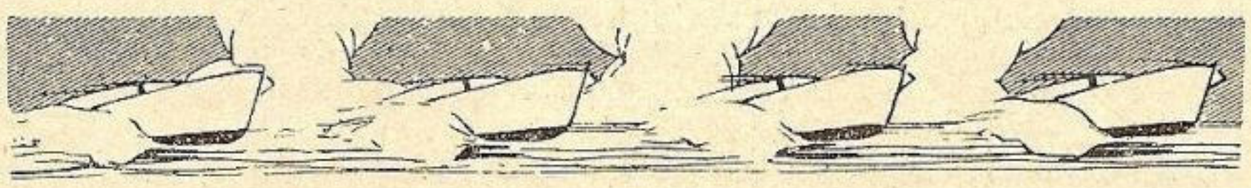
Pe „ghiul" bricului, ar mai fi trebuit a se ţintui o placă, ca acea reamintitoare a furtunei dela 1888, una pe care să se scrie „1928 MIRCEA-ANTONIO", reamintitoare pentru viitorii ofiţeri de marină, ce-l vor vizita.

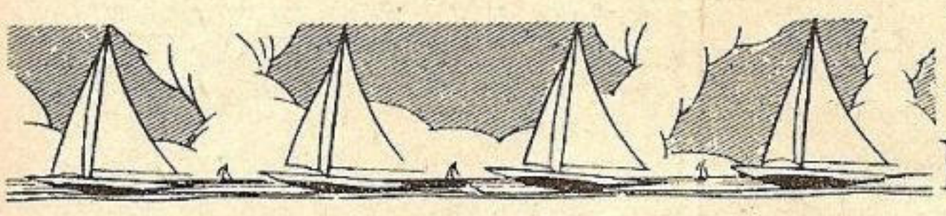
Una din cele mai năprasnice furtuni nu l'a doborât pe „MIRCEA", la bătrâneţe a doborât un suflet şi a rămas o stâncă păstrătoare de amintiri.

„JOS GABIERII".

Locotenent (r) BORDENACHE OVID
fost ofiţer la bordul bricului

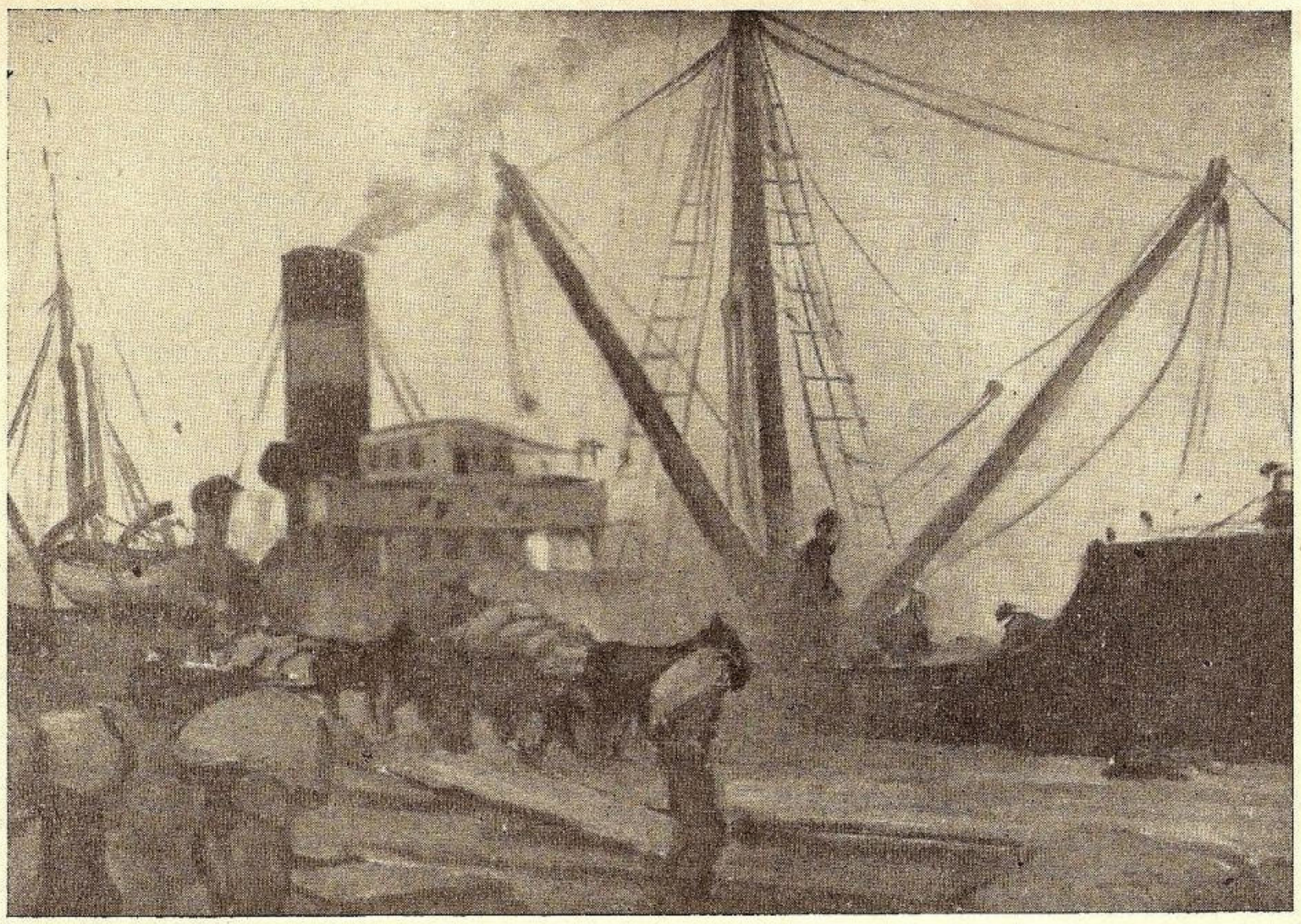
NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR : Şalupe mici (Oul-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare actualmente în lucru o şalupă de 600 H.P).
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.



Cele 3 mari porturi ale României in cifre

Activitatea în cursul anului 1936 a porturilor Constanţa, Brăila şi Galaţi, comparate cu cea din 1934 şi 1935.

(Continuare din numărul trecut)

După un tablou al pictorului D. Ştiubei

PORTUL BRĂILA

(Continuare)

B. EŞIRI

Mărfurile eşite din port sunt cele arătate în tabelul No. 16 din care se vede că au depăşit cu 100% pe cele din 1935 şi 1934.

Din comparaţia tabelului No. 16 cu No. 10 se constată că în cei

TABEL No. 16

	1936	1935	1934
Totalul mărfurilor eşite .	1504864 52,5%	706764 49%	946767 47%
din care :			
Ptr. export	392533	232900	192425
Cabotaj	19387	18667	27897
Transbord	489626	274885	201616
Tranzit	603518	180312	524829

doi ani anteriori, faţă de traficul general total al portului, cantitatea totală de mărfuri eşite era sub 50%. Pentru prima oară în ultimii 3 ani, adică în 1936, cantitatea totală eşită întrece pe cea intrată.

1. EXPORTUL

Deşi cifrele tabelului No. 17 ne conving că exportul anului 1936 a crescut cu circa 80% faţă de cel al anului 1935 şi cu peste 100% faţă de cel din 1934, totuşi dacă-l raportăm la traficul general al portului şi la totalul cantităţilor de mărfuri eşite din portul Brăila, constatăm că este în regres faţă de 1935.

In ceeace priveşte natura mărfurilor exportate, se constată că el s'a menţinut cam la acelaş fel de produse, şi cam la aceleaşi cantităţi, afară de cereale, cari au format produsul de bază al exportului şi care s'a dublat faţă de 1935 şi triplat faţă de 1934. Dintre cereale, grâul şi orzul, au constituit elementele de bază.

Cantităţile cele mai mari s'au exportat în luna Septembrie căci după această lună, operaţiunile au sistat un timp din cauza devalorizării devizelor forte.

Principalii clienţi ai acestor produse de export, au fost (orânduiţi în ordinea cantităţilor cumpărate) : Anglia (cereale, cherestea, băuturi şi alimente), Franţa (cereale, alimente, cherestea),

TABEL No. 17

	1936	1935	1934
Export	392533	232900	192425
Reprezintă la % din traficul general total al portului	13,6%	16,3%	9,7%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor eşite . .	28%	32,5%	18,3%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . .	328955	166758	121871
Produse petrolifere . . .	—	—	—
„ lemnoase . . .	29318	29571	31791
Minereuri, metale . . .	—	—	—
Alimente, băuturi	27690	23765	22969
Ferărie, maşini	17	—	5
Manufactură	—	25	48
Cărbuni	—	—	—
Diverse	6553	12781	15741

Italia (cereale), Olanda (cereale, cherestea), Germania (cereale, alimente), Austria, Cehoslovacia, Belgia, etc.

2. CABOTAJUL

Condiţiunile în care a avut loc, sunt arătate în tabelul No. 18. din care se vede că a crescut foarte puţin în comparaţie cu anul 1935, ocupând însă un loc mai puţin important faţă de anii trecuţi în traficul total general al portului şi al mărfurilor intrate în el.

Mărfurile eşite prin cabotaj au rămas cam aceleaşi în ceeace priveşte natura lor şi cantităţile.

TABEL No. 18

	1936	1935	1934
Cabotaj	19387	18667	27897
Reprezintă la % din traficul general total al portului	0,7%	1,3%	1,4%
Reprezintă la % din totalul mărfii eşite . . .	1%	3%	2,6%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . .	1147	1323	5717
Produse petrolifere . . .	6235	4162	3422
Produse lemnoase . . .	3996	3889	3733
Minereuri, metale . . .	7405	8121	10412
Alimente, băuturi . . .	33	185	109
Ferărie, maşini	255	261	553
Manufactură	6	7	3
Cărbuni	236	248	3511
Diverse	394	471	437

3. TRANSBORDUL

Variaţia lui, este arătată în tabelul No. 19, din care se constată că în comparaţie cu 1934 şi 1935 a fost în continuă creştere.

TABEL No. 19

	1936	1935	1934
Transbord	489626	274885	201616
Reprezintă la % din traficul general total al portului	17%	19,2%	10%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor eşite .	32%	39,5%	25,6%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . .	457686	254686	
Produse petrolifere . .	—	38	
Produse lemnoase . . .	1368	—	
Minereuri, metale . . .	—	—	
Alimente, băuturi . . .	15805	11459	
Ferărie, maşini	50	50	
Manufactură	—	—	
Cărbuni	9582	2088	
Diverse	5135	6564	

Ca şi cabotajul, în comparaţie cu 1935, ocupă un loc de mai puţină importanţă în traficul general total al portului şi în totalul mărfurilor intrate.

Cerealele au fost acelea care au format diferenţa în plus faţa de 1935.

4. TRANZITUL

Din tabelul No. 20 se constată că faţă de anul 1935 mărfurile

TABEL No. 20

	1936	1935	1934
Tranzit	603318	180312	524829
Reprezintă la % din traficul general total al portului	21%	13%	26%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor eşite . .	39%	25%	51,5%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . .	579449	98862	
Produse petrolifere . .	—	—	
Produse lemnnase . . .	292	30	
Minereuri, metale . . .	—	20258	
Alimente, băuturi . . .	3941	3694	
Ferărie, maşini	6149	24818	
Manufactură	165	—	
Cărbuni	365	12014	
Diverse	12457	20636	

în tranzit au crescut şi că din toate operaţiunile mărfurilor eşite, cele cerute de mărfurile în tranzit au fost acele cari au animat în cea mai mare măsură activitatea portului. Ţările în care au plecat mărfurile eşite în tranzit sunt arătate la partea A punctul 4.

5. NAVE EŞITE

Datele referitoare la navele maritime şi fluviale eşite din portul Brăila în 1936, capacitatea precum şi cantitatea mărfurilor ce-au încărcat-o la plecare, sunt arătate în tabela No. 21.

TABEL No. 21

Pavilion	Nave maritime			Nave fluviale		
	Nave	Capacitate	Marfă	Nave	Capacitate	Marfă
Român . .	52	153555	101942	3865	2317449	61216
Sirăin . . .	424	991751	1256464	1878	1197010	85242
	477	1145306	1358406	5743	3514459	146458
		dela uscat	350082		dela uscat	61838
	din care	tranzit	555376	din care	tranzit	47942
		transbord	452948		transbord	36679

In numărul de nave maritime, se observă o diferenţă în plus de 241 nave faţă de 1935 (din care 20 sub pavilion român), şi 173 (din care 16 româneşti), faţă de 1934, iar la nave fluviale, o diferenţă în plus de 1445 nave (din care 667 româneşti) faţă de 1935 şi 1053 (din care 709 româneşti), faţă de 1934.

Diferenţa aceasta de nave maritime, a transportat 819255 tone marfă mai mult decât în 1935 (din care sub pavilion român 49309 tone) şi 600211 tone mai mult decât în 1934 (din care 41679 tone sub pavilion românesc.

Deşi a existat o diferenţă în plus în nave fluviale, s'au transportat 21155 tone mai puţin ca în 1935 (din care pavilionul românesc ,mai puţin 6291 tone) şi 42294 tone (din care 6248 la pavilionul românesc) mai puţin ca în 1934.

In ceeace priveşte cabotajul ,se observă din tabela No. 22 că el s'a făcut exclusiv sub pavilion românesc.

TABEL No. 22

Pavilion	Cereale	Diverse	Total
Român	1147	18240	19387
Sirăin	—	—	—
Total	1147	18240	19387

6. CĂLĂTORI PLECAŢI

In 1936 au plecat prin Brăila 73161 călători (mai mult cu 6489 decât cei sosiţi) şi exclusiv cu nave fluviale sub pavilion român, faţă de 68969 plecaţi în 1935 şi 63359 plecaţi în 1934.

PORTUL GALAŢI

Traficul general total al portului Galaţi, s'a mărginit în 1936 la cifra de 880131 tone.

Tabelul No. 23 ne arată evoluţia decăderii traficului acestui port în ultimii 3 ani.

TABELUL No. 23

1936	1935	1934
880131	807726	871462

Prin urmare, cu tot acest an bun, care a însemnat pentru Brăila într'o oarecare măsură, o redresare, traficul general nu a putut înregistra o creştere mai mare faţă de 1935, decât cu 72405 tone şi faţă de 1934 cu 18669 tone.

Este just, că Galaţi nu a fost socotit ca port de export, decât

pentru lemnărie, ci mai mult de import şi tranzit; totuşi nici acest import nu mai merge.

Tot cartierul mărginaş al portului, care era format numai din magaziile angrosiştilor de mărfuri de import, şi în care altă dată de dimineaţă până seara domnea o activitate de furnici, este astăzi aproape mort. La aproape toate uşile acestor magazii cari gemeau odată de mărfuri, atârnă astăzi lacăte grele şi cântă greerii a pustiu.

A. INTRĂRI

TABEL No. 24

	1936	1935	1934
Totalul mărfurilor intrate în portul Galaţi . . .	304442	305666	314637
Reprezintă la % din traficul general total al portului	35%	37.8%	36.5%
care a fost format din:			
Import	53818	78201	82022
Cabotaj	141344	139735	131080
Transbord	17568	4492	3226
Tranzit	93712	83238	96509

Totalul mărfurilor intrate în portul Galaţi, este arătat în tabelul No. 24. Din acest tabel se constată că faţă de anii anteriori, cantităţile mărfurilor intrate a continuat mereu să scadă şi să reprezinte o valoare din ce în ce descrescândă faţă de traficul general total.

Vom examina ,pe rând sub ce formă a intrat în 1936 în portul Galaţi, cantitatea totală de 304442 tone mărfuri.

1. IMPORTUL

Din tabelul No. 25, care arată importul pe categorii de mărfuri, se constată atât scăderea în cantităţile de mărfuri, cât şi faptul că

TABEL No. 25

	1936	1935	1934
Import	53818	78201	82022
Reprezintă la % din traficul general total al portului Galaţi	6%	9.7%	9.7%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor intrate .	17%	25.5%	26.4%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . . .	983	1074	872
Produse petrolifere . . .	—	—	—
Produse lemnoase	—	—	—
Minereuri, metale	8792	10411	—
Alimente, băuturi	5467	7715	6515
Ferărie, maşini	2520	10401	20658
Manufactură	1383	3272	6871
Cărbuni	7063	11637	13079
Diverse	27482	33691	34027

importul ocupă un loc din ce în ce mai neînsemnat atât în traficul general total cât şi în totalul de mărfuri intrate în acest port.

Scăderea importului s'a înregistrat la toate articolele care se importau deobiceiu în anii anteriori prin acest port, şi cea mai simţitoare scădere a încercat-o importul de fierărie, maşini, accesorii, şi chiar cel de alimente, băuturi, coloniale în care se specializase Galaţii.

Cele mai mari cantităţi importate s'au înregistrat în Octombrie şi Maiu.

2. CABOTAJUL

Cantitatea de mărfuri intrate în portul Galaţi în 1936 prin cabotaj, — aşa cum se vede din tabelul No. 27 —, a fost superioară celor intrate în 1935 şi mai ales în 1934.

TABEL No. 26

	1936	1935	1934
Cabotaj	141344	139725	131080
Reprezintă la % din traficul general total al portului Galaţi	16%	17,3 %	15,4%
Reprezintă la % din totalul cantităţilor intrate.	46,4%	45,7%	42%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . .	6226	11464	6540
Produse petrolifere . .	600	60	894
Produse lemnoase . . .	79270	79348	55872
Minereuri, metale . . .	47694	40245	59355
Alimente, băuturi	831	1626	1504
Fierărie, maşini	986	1489	816
Manufactură	—	20	—
Cărbuni	187	260	789
Diverse	5550	4678	5310

In ceeace priveşte natura mărfurilor, se observă faţă de 1935 o scădere însemnată în cantităţile de cereale şi o creştere mai însemnată în cantităţile de minereuri şi metale (dar inferioară faţă de 1934).

Dacă raportăm această cifră, care reprezintă cabotajul, la acea care arată totalul cantităţilor de mărfuri intrate în port, se observă că aproape jumătate din cantitatea totală de mărfuri intrată în port a intrat prin cabotaj, în timp ce în Brăila de exemplu, abia 16%.

3. TRANSBORDUL

Situaţia mărfurilor intrate prin transbordare este arătată de tabelul 27, din care se observă o diferenţă în plus aproape împătrită

TABEL No. 27

	1936	1935	1934
Transbord	17.568	4.492	3.226
Reprezintă la % din traficul general total al portului .	2 %	0,6 %	0.4 %
Reprezintă la % din totalul cantităţilor intrate în port	5 8 %	1,6 %	1 %
care a fost format din:			
Cereale şi derivate	17.408	4.492	—
Diverse	60	—	—

faţă de 1935 şi însesită faţă de 1934, formată aproape exclusiv numai de cereale.

Comparând cu Brăila, operaţiunile de intrare în portul Galaţi, a mărfurilor prin transbordare, joacă un rol neînsemnat deşi comparativ cu 1935 procentul a sporit.

4. TRANZITUL

Tabela No. 28 ,arată că în 1936 cantitatea mărfuriolr intrate pentru tranzit a fost puţin superioară celei din 1935 şi puţin inferioară celei din 1934.

Tot acest tabel ne arată că mărfurile în tranzit, după cele intrate prin cabotaj, sunt singurele care au reprezentat ceva în traficul mărfurilor intrate în 1936 în Galaţi, deşi nu au atins procentul stabilit pentru Brăila.

Ceeace e de remarcat, este sporul mare al tranzitului de mine-

TABEL No. 28

	1936	1935	1934
Tranzit	93712	83238	96509
Reprezintă la % din traficul general total al portului	10,6%	10,3%	11,2%
Reprezintă la % din totalul cantităţilor intrate în port	30,7%	27,2%	30,6%
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . . .	3469	2860	
Produse petrolifere . . .	—	—	
Produse lemnoase	—	2109	
Minereuri, metale	54005	3647	
Aimente, băuturi	—	3493	
Fierărie, maşini	8257	1500	
Manufactură	—	—	
Cărbuni	—	13857	
Diverse	27981	55772	

reuri şi metale (în majoritate ferărie veche necesară uzinelor din Europa Centrală) şi lipsa tranzitului de cărbuni.

5. NAVE INTRATE

TABEL No. 29

Pavilion	Nave maritime			Nave fluviale		
	Nave	Capacitate	Marfă	Nave	Capacitate	Marfă
Român . . .	94	221120	12337	2644	924176	141034
Străin . . .	356	535196	125619	469	289247	27360
Total .	450	756316	137956	3113	1213423	168486
	din care :			din care :		
	la uscat .		48530	la uscat .		90538
	tranzit .		89426	tranzit .		89426
	transbord		—	transbord		90

Tabelul No. 29 arată numărul navelor ce au intrat în portul Galaţi în 1936, capacitatea lor precum şi mărfurile intrate.

Din observarea lui reese următoarele :

In 1936 au intrat 42 nave maritime mai mult ca în 1935 şi 23 mai mult ca în 1934; au intrat 193 nave fluviale mai mult ca în 1935 şi 381 mai mult ca în 1934.

Deşi numărul de nave maritime şi fluviale intrate în 1936 a fost mai mare ca în 1935 şi 1934, cantitatea de mărfuri intrate cu ele a fost mai mică cu 5237 tone faţă de 1935 şi cu 27359 tone faţă de 1934 la navele maritime, şi mai mare numai cu 6013 tone faţă de 1935 şi cu 19164 tone faţă de 1934 la navele fluviale.

Navele maritime intrate sub pavilionul naţional au fost de 4 ori mai puţine decât cele străine, iar cele fluviale sub pavilion naţional de 6 ori mai numeroase decât cele străine.

TABEL No. 30.

Pavilion	Cereale	Diverse	Total
Român .	6226	120033	126259
Străin . .	—	15085	15085
Total . .	6228	135118	142344

Din tabelul No. 30 se observă că mărfurile intrate în 1936 prin cabotaj ,au fost transportate aproape în întregime sub pavilion naţional.

6. CALATORI DEBARCAŢI

Călătorii debarcaţi în 1936 sunt arătaţi în tabelul No. 31. Numărul lor deşi a scăzut mereu din 1934, este totuşi dublu decât acela înregistrat la Brăila.

TABEL No. 31

Pavilion	1936		1935		1934	
	cu nave maritime	cu nave fluviale	cu nave maritime	cu nave fluviale	cu nave maritime	cu nave fluviale
Român	13	134327	60	150858	51	153924
Străin	38	—	40	—	22	—
Total .	51	134327	100	150858	73	153924

O altă remarcă—,în afară de aceia că cei cari au călătorit cu nave fluviale au preferat pavilion român, — este că numai în 1936 numărul celor cari au debarcat la Galaţi, au preferat pavilionul maritim străin în locul celui naţional.

TABELUL 32

	1936	1935	1934
Totalul mărfurilor eşite prin portul Galaţi . . .	575689	502060	547825
Reprezintă la% din traficul general total al portului	65%	62.2%	63.5%
care a fost format din :			
Export	404032	388049	422383
Cabotaj	60377	26280	24178
Transbord	17568	4492	3226
Tranzit	93712	83238	98038

O activitate mai vioae s'a observat în 1936 la eşirile din Galaţi, decât la intrări şi tabelul No. 32 ne arată cari sunt cifrele la care s'au urcat cantităţile, natura şi operaţiunile făcute cu mărfurile eşite.

Din cest tabel se observă că suflu vieţii acestui port a fost menţinut mai mult din mişcarea mărfurilor eşite care a atins procentul de 65% din traficul general total al portului decât din al celor intrate.

Forma sub care au eşit cantităţile de mărfuri este următoarea :

1. EXPORTUL

Tabloul No. 33 ne dovedeşte că exportul pe 1936 s'a soldat cu un uşor spor faţă de 1935 dar cu o uşoară diferenţă în minus faţă de 1934.

TABEL No. 33.

	1936	1935	1934
Export	404032	388049	422383
Reprezintă la o/o din traficul general total al portului	50 %	48 %	49%
Reprezintă la o/o din totalul mărfurilor eşite . .	70%	77%	78.1 %
care a fost format din :			
Cereale şi derivate . . .	161824	86825	71459
Produse petrolifere . . .	—	—	—
Produse lemnoase	241843	300898	350070
Minereuri, metale	83	—	—
Alimente, băuturi	12	8	—
Ferărie, maşini	—	—	17
Manufactură	—	—	—
Cărbuni	—	—	—
Diverse	270	318	837

Faţă de celelalte forme sub care au eşit mărfurile din Galaţi în 1936, aceea a exportului a totalizat aproape majorarea acestor mărfuri, atingând procentul de 70%, deşi acest procent a fost depăşit atât în 1935 cât şi în 1934.

Produsele principale de export au fost în primul rând cele lemnoase care au reprezentat circa 59% din exportul total al portului. Faţă de Constanţa, prin Galaţi s'a exportat o cantitate de 3 ori mai mare iar faţă de Brăila o cantitate de 8 ori mai mare. Cea mai bună clientă, a fost Anglia.

Acest fapt face din Galaţi principalul nostru port de export al produselor lemnoase. Totuşi, exportul produselor lemnoase din acest an a fost în mare regres faţă de cel al anilor 1935 şi 1934, căci a scăzut, de exemplu faţă de 1934 ,cu 30%.

Cauzele sunt în deobşte cunoscute. Printr'o politică tarifară greşită, negustorii exportatori de lemnărie preferă să-şi trimită marfa la destinaţie în tranzit prin Polonia-Gdynia sau Dantzig.

Al doilea produs principal care a luat circa 40% din tot exportul acestui port, au fost cerealele. Cantitatea acestora a fost însă abia jumătate din aceea exportată prin Brăila şi abia 28% din cea exportată prin Constanţa. Cantităţile cele mai mari au fost exportate în Iunie şi Iulie.

2. CABOTAJUL

Cantităţile mărfurilor eşite în 1936 sub formă de cabotaj, sunt arătate în tabelul No. 34.

TABELUL No. 34

	1936	1935	1934
Cabotaj	60377	26281	24178
Reprezintă la % din traficul general total al portului	5.%	3.2 %	2.8 %
Reprezintă la % din totalul cantităţilor eşite . .	10.7%	5.2 %	4.8 %
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . . .	13829	4140	1306
Produse petrolifere . . .	552	736	1175
Produse lemnoase	31451	10461	173
Minereuri, metale	2011	52	40
Alimente, băuturi	—	237	3
Fierărie, maşini	492	1440	7911
Manufactură	—	—	—
Cărbuni	527	582	300
Diverse	11512	8649	13270

Se observă o sporire de aproximativ 55% faţă de 1935 şi 57% faţă de 1934.

Deasemenea, se constată că în mişcarea de eşire a mărfurilor, cabotajul a contribuit mai mult decât în 1934 şi 1935 şi decât a contat acesta în mişcarea portului Brăila.

Cantităţile cele mai mari transportate în cabotaj au fost produsele lemnoase şi cerealele.

3. TRANSBORDUL

Cantitatea mărfurilor transbordate, şi care a constat aproape exclusiv numai din cereale a marcat în 1936, — astfel cum se constată în tabelul No. 35 — un salt destul de important faţă de 1935 şi mai ales faţă de 1934.

TABEL No. 35

	1936	1935	1934
Transbord	17568	4492	3226
Reprezintă la % din traficul general total al portului.	1,8%	0,6 %	0,3%
Reprezintă la % din totalul mărfurilor eşite . .	3,1%	0.9 %	0,7%
care a fost format din:			
Cereale şi derivate . . .	17408	4492	
Diverse	70		

De unde mărfurile transbordate în portul Brăila au avut un rol însemnat în mişcarea totală de eşire, în Galaţi, acest rol a fost foarte neînsemnat.

4. TRANZITUL

In ceeace priveşte mărfurile eşite în tranzit, acestea sunt arătate în tabelul No. 36.

TABELUL No. 36

	1936	1935	1934
Tranzitul	93712	83238	98038
Reprezintă la % din traficul general total al portului	10.6 %	10.3 %	11.4 %
Reprezintă la % din totalul cantităţilor eşite din port	16.9 %	16.9 %	16.%
care a fost format din			
Cereale şi derivate . . .	3469	2860	—
Produse petrolifere . . .	—	—	—
Produse lemnoase	—	2109	—
Minereuri, metale	54005	3647	—
Alimente, băuturi	—	3493	—
Fierărie, maşini	8257	1500	—
Manufactură	—	—	—
Cărbuni	—	13857	—
Diverse	27981	55772	—

Deşi în cantitate a avut o creştere de circa 10.000 tone faţă de 1935 şi o diminuare de circa 5000 tone faţă de 1934, tranzitul nu a jucat acelaş rol în mişcarea mărfurilor la eşire, astfel cum a jucat în activitatea portului Brăila.

Cele mai mari cantităţi de mărfuri tranzitate, au fost minereurile şi metalele brute, ciment şi care au marcat o mare diferenţă în plus faţă de 1935.

5. NAVE EŞITE

Tabelul No. 37 arată, numărul de nave, capacitatea lor şi cantităţile de marfă eşite din port în 1936.

Cercetarea lui, duce la următoarele concluziuni:

— Au eşit în 1936, mai mult ca în 1935, 50 nave maritime (şi 21130 tone marfă în plus) ,iar ca în 1934, 29 nave maritime (dar 12130 tone marfă mai puţin).

TABEL No. 37

Pavilion	Nave fluviale			Nave maritime		
	Nave	Capacitate	Marfă eşită	Nave	Capacitate	Marfă eşită
Români .	95	228858	91400	2658	932511	86144
Străini .	360	537224	304235	475	295396	93910
Total . .	455	766082	395635	3133	1227907	180054
	din care { dela uscat 373871; tranzit . 4286; transbord 17478			din care { dela uscat 90538; tranzit . 89426; trasbord . 90		

— Au eşit mai mult ca în 1935, 284 nave fluviale (şi 52499 tone marfă mai mult), iar ca în 1934, 361 nave fluviale (şi 41230 tone marfă mai mult).

— Numărul de nave maritime eşite în 1936 prin Galaţi e mai mic cu acel al navelor eşite prin Brăila cu 22, iar cel al navelor fluviale cu 2610.

Adunarea Generală Ordinară a Ligii Navale Române

Adunarea Generală Ordinară a Ligii Navale Române, ținută la 28 Martie 1937, în sala de festivități a Cercului Militar din Capitală cu următoarea *ordine de zi:*

1) Citarea *„dării de seamă"* pe anul 1936.

2) Raportul cenzorilor și descărcarea Comitetului de gestiunea pe anul 1936.

3) Fixarea cotizațiilor membrilor și cotelor secțiilor L. N. R.

4) Alegerea cenzorilor și supleanților.

D. *Amiral Coandă,* Președinte, deschide ședința la ora 10¼ când cuvântul d-lui *Comandor Negulescu A.* — secretarul general al L. N. R. — care citește darea de seamă de activitatea L. N. R. pe anul 1936:

Domnilor Membri,

Activitatea asociației noastre pe anul expirat fiindu-vă cunoscută pas cu pas din revista noastră de propagandă, „Marea Noastră", ne vom mulțumi a reda un scurt rezumat.

SECȚIILE ȘI PORTURILE

Din dările de seamă sosite până la încheerea acestei dări de seamă reiese o situație foarte îmbucurătoare față de anul trecut, atât datorită faptului că situația financiară generală s'a mai îmbunătățit, cât și străduinței comitetelor locale.

Numărăm 10 secțiuni:

1. BRAILA, prezidată de d. general *Spiroiu Mihail,* comandantul Div. 10 infanterie, secundat de d. comandor *Ionescu Cerna* cu 187 membri.

2. CONSTANȚA, prezidată de d. amiral *Isbășescu,* cea mai înfloritoare dintre secții, cu 950 membri. Organizarea serbărilor dela Constanța, dela Mamaia au avut și anul acesta succesul tradițional care atrage atât vizitatori, cât și numeroși membri.

Legăturile între aceast secțiune, Y. C. R. R. și Salvamar sunt din cele mai strânse.

3. CETATEA ALBA, deși una din cele mai tinere secții, totuși grație d-lui avocat *Asvadurov,* președinte și harnicului comitet numărul membrilor s'a ridicat dela 47 în 1935, la 73.

Secția posedă un bogat parc de cutere și yachturi, cu care s'a executat o frumoasă și plină de peripeții călătorie până la Constanța, unde a luat parte la regatele dela 15 August.

4. GALAȚI, prezidată de d. *M. Sărățeanu,* secundat de d. amiral *Roșca* cu 472 membri și o rodnică activitate.

5. GIURGIU condusă de d. col. *Georgescu* având secretar pe d. *Lascăr,* căpitan de port, cu 15 membri.

6. ISMAIL, iarăși o foarte tânără secțiune în frunte cu d. comandor *M. Constantinescu;* numără 210 membri și în buget are prevăzute sume importante pentru concursuri de bărci, pescărie, etc.

7. SULINA, în cap cu d. general medic *Panaitescu,* una din cele mai bune organizații, cu 215 membri.

8. SILISTRA prezidată de d. general *Todicescu* cu 177 membri.

9. TULCEA având ca președinte pe d. colonel *Pop, cu 60 membri.*

10. TURNU MĂGURELE în frunte cu d. general *Aldea.*

Nu ne îndoim că în anul acesta atât numărul secțiilor cât și al membrilor, grație stăruinței comitetelor, se va spori.

In porturile unde nu avem încă secțiuni, mulțumită stăruinței și devotamentului domnilor căpitani de porturi, atât de ziua Apelor, cât și aceia a Marinei, s'a făcut o intensă propagandă cu foarte frumoase rezultate materiale și morale în special Orșova (lt. c-dor *Andrei Ion)* și T. Severin (comandor *Constantinescu N.).* In ambele sperăm să se înființeze câte o secție.

FONDURI

In ceiace privește fondurile, anul acesta s'a încheiat cu excedent, acoperindu-se multiplele cheltueli cu propaganda, revistă, premii, etc. Datori suntem a ne arăta toată recunoștința Inaltei Patriarhii, care a aprobat ca de 15 August să se adune de cuvioșii parohi fonduri pentru Ligă, suma adunată depășind 100.000 lei. Dela soc. „Salvamar" s'a primit 30.000 lei, cota din beneficii dela exploatarea casei bărcilor de pe lacul Siutghiol.

In cursul anului patrimoniul Ligii s'a mărit cu un teren de 2300 m. p., donați de Municipiul Constanța la Mamaia, pentru a servi ca teren de sport. *Exprimăm toată recunoștința noastră față de consiliul municipal, in frunte cu d. primar* **Horia Grigorescu,** *un mare iubitor al marinei și înțelegător ai intereselor noastre pe apă.*

PROPAGANDA

Revista *„marea Noastră"* și-a mai sporit tirajul și sperăm că cu noul format mărit, cu noua copertă, va fi

TABEL No. 38

Pavilion	Cereale	Diverse	Total
Român	13829	46548	60377

Tabelul No. 38, arată cantitățile eșite în cabotaj, și care — ca și cele eșite prin Brăila — au fost transportate numai sub pavilion național.

TABELUL No. 39.

Pavilion	1936		1935		1934	
	cu nave maritime	cu nave fluviale	cu nave maritime	cu nave fluviale	cu nave maritime	cu nave fluviale
Român	18	134774	—	146367	10	142471
Străin	19	—	—	—	21	—
Total .	37	134774	—	146367	31	142471

6. CALATORI IMBARCAȚI

Tabelul No. 39, arată că numărul total al pasagerilor eșiți în 1936 prin Brăila a fost cu foarte puțin mai care ca cel al celor intrați, dar totuși cam îndoit de cel înregistrat de portul Brăila.

tot în creştere, mai ales după apariţia numărului festiv care va fi oglinda fidelă a trecutului marinei noastre militare şi comerciale.

In luna Mai asociaţia noastră a organizat o escursie la Vâlcov şi Filipoiu cu vaporul „România Mare", care a încântat pe membrii escursionişti. O altă escursie proectată pe Dunărea de sus nu s'a putut face, neînscriindu-se de cât un număr mic de membri.

O frumoasă manifestare marinărească a fost *Expoziţia marinănească* din parcul Oteteleşanu, în care Liga Navală a avut un stand, expunându-se toate publicaţiile de propagandă ale asociaţiei.

Conferinţe nu s'a ţinut de membrii, în schimb d. prof. N. Iorga, d. general Schina, ing. Cotov, ing. Mihalopol au ridicat probleme marinăreşti la Văleni de Munte, Constanţa şi Bucureşti.

Ele ar trebui intensificate în toate localităţile din interiorul ţării.

O bună propagandă s'ar putea face printr'o săptămână a L. N. R. în care toţi membrii să poată vizita porturile şi navele noastre.

In cursul anului au fost cooptaţi ca membri în comitet d. general *Schina,* general *N. Negreanu* şi col. *Giuşcă.*

SUBSCRIPŢIA PENTRU NAVA ŞCOALA MIRCEA

Cu prilejul serbărilor Marinei d. Vice Amiral Bălănescu, Comandant şi Inspector General al Marinei arătând situaţia critică a şcoalelor marinei cari au rămas fără navă şcoală, iar M. S. Regele hotărând ca Şcoala Navală să poarte numele Şcoala Navală a Majestăţei Sale „Mircea" pentru ca tinerii ce intră în marină să ştie că sunt pe un vas care continuă spiritul Mircea, — Liga Navală a hotărît să lanseze un apel ca prin obolul tuturor bunilor români să se accelereze construirea unei noui nave şcoală *Mircea,* atât pentru a împlini dorinţa Augustului nostru Preşedinte, cât şi a face ca noua navă şcoală să poată fi construită cât mai de grabă, centrala înscriindu-se cu suma de 100.000 lei.

Asociaţia noastră este sigură că apelul va avea răsunetul cuvenit, odată ce înainte de lansarea lui au şi început să sosească subscrieri la centrală. Din ele cele mai importante au fost cel de 300.000 din partea membrilor societăţii de Gaz şi Electricitate din Capitală, de sub preşedinţia d. inginer *N. Caranfil,* din partea domnilor deputaţi şi senatori, cari au subscris diurna pe o zi şi din aceia a maeştrilor şi submaeştrilor de marină din litoralul maritim.

Situaţia e următoarea :

S'au tipărit 5.000 liste de subscripţie din care sau pus în circulaţie, prin prefecturi primării, şcoli şi diferite persoane particulare, 2.000 de liste şi mai avem în curs de expediere 3.000.

Dela 11 Decembrie 1936 şi până la finele lunei Martie 1937, s'a subscris suma de 1.184..278

din care sumă s'a încasat şi confirmat de Ligă,

cu chitanţă în regulă . lei 731.368

rămânând să se mai încaseze diferenţa de 452.910

Dela următorii subscriitori :

Cassa de Credit a Soc. G-rale de Gaz şi Electricitate		300.000
Centrala Ligii Navale Române		100.000
Secţia Ligii Navale Române din Brăila		30.000
Diverşi :		
Al. Naghi, subscrieri la Târgovişte		12.010
Ing. Caranfil, subscris pe lista nr. 2		1000
General N. Negreanu		900
	Total	452.910

RECAPITULAŢIA I-a

Sume subscrise şi încasate	731.368
Sume subscrise şi neîncasate	452.910
Total subscrieri	1.184.278

RECAPITULAŢIA II-a

Sume încasate şi depuse M. Aer şi Marinei cu recipisele Cassei de Depuneri şi Consemnaţiuni nr. 017.321 ,018,257 ,022.288, 029,671, 030,077 din 1937.	705.000
Sume neîncasate, dar subscrise	452.910
Sume aflate în cassa Ligii Navale Române	26.368
Total subscrieri	1.184.278

Construirea nouei nave şcoală *Mircea* putem spune că este cel mai frumos şi mai de seamă act al asociaţiei noastre, cu atât mai mult cu cât acest deziderat a fost înscris în programul Ligii Navale Române, încă dela întemeierea ei.

Vice-preşedinte
(ss) Amiral (r) I. COANDĂ

C-dor (r) A. NEGULESCU
Secretar general

După aceasta *d. Inginer Ghica I.,* citeşte raportul cenzorilor după care adunarea aprobă în unanimitate descărcarea Consiliului Ligii de gestiunea pe anul 1936, precum şi bilanţul şi contul la profit-pierdere.

Raportul cenzorilor

Subsemnaţii, cenzori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor ţării noastre pe apă, ne-am întrunit la sediul Ligii şi procedând la verificarea gestiunii pe anul 1936 am constatat că atât încasările cât şi cheltuelile s'au făcut cu multă conştiinţiozitate, piesele justificative de cheltueli sunt cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitate sunt ţinute în bună regulă.

In rezumat situaţia veniturilor şi cheltuelilor se prezintă astfel:

După cum se vede din situaţia de mai sus activul Ligii Navale Române care este compus din soldul numerar aflat în casă şi din depunerile la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni ca fond de rezervă şi rulment s'au mărit faţă de anul trecut, fiind acum de 665.373 lei faţă de 442.176 lei anul trecut.

Având în vedere cele de mai sus şi întru cât am constatat că toate actele de cassă şi contabiltiate sunt ţinute în regulă, vă rugăm domnilor membri să bine-voiţi a da descărcarea consiliului de direcţie de gestiunea pe anul 1936.

Cenzorii : *Ing. N. Georgescu*
Ing. I. Ghica
Avocat Pantazi

LIGA NAVALĂ ROMANĂ

BILANȚUL

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1936

ACTIV			PASIV		
1	Cassa . . . . . Sold numerar	122.373	1	Pentru încheere . sold creditor	1.506.221
2	Cassa de Depuneri (Fond de rezervă lei 300.000 / Fond de rulment lei 200.000)	500.000	2	Prin Produsele Ligii	203.346
3	Efecte Publice (Titluri, împrumut de consolidare) . .	43.000			
4	Soc. de Gaz și Electricitate garanție	1.100			
5	Mobilier Centrala	87.160			
6	Imprumut Secția Constanța p. mobilier	525.000			
7	Secțiile — valoarea produselor aflat as. lor	160.541			
8	Căpităniile — valoarea produselor aflat as. lor . . .	62.045			
9	Produsele Ligei	17.004			
10	Clișee	95.358			
11	Biblioteca	38.715			
12	Garanții — Dep. Cesierului .	47.655			
13	Debitori	9.616			
	Total . . .	1.709.567		Total . . .	1.709.567

PROFIT ȘI PIERDERE

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1936

1	*Cheltueli generale:* Salarii, luminat, încălzit, întreținere, etc.	342.131	1	Cotizații	86.434
	Remize, încasatori centrala și secții	30.198	2	Revista Marea Noastră . . .	74.351
	Reducția la materiale	45 630	3	Calendare	43.400
		417.959	4	Timbre pentru propagandă .	26.347
	Beneficiul acestui cont . . .	203.346	5	Carnete de Membru	2.625
			6	Albumul Navelor Românești .	7.892
			7	Insigne de metal	7.520
			8	Serbări și chete	211.663
			9	Pavilioane	1.212
			10	Subvenții	67.259
			11	Donații	22.350
			12	Sport nautic	30.000
			13	Diverse: broșuri, cărți, hărți, etc.	40.252
	Total . . .	621.305		Total . . .	621.305

Vice Președinte,
C. Amiral *Coandă*

Secretar General,
Comandor *Negulescu A.*

Contabil, *N. Eanescu*

Verificat și găsit în conformitate cu registrele.

Cenzorii:
Ing. Inspector G-ral, *N. Georgescu*
Ing. Inspector, *Ion Ghica*
Avocat, *Em. Pantazi*

D. Amiral Niculescu Rizea, cere să se dea explicații asupra cheltuelilor generale, la care d. C-dor Negulescu, dă lămuririle necesare arătând că salariile lunare sunt următoarele :

1. Secretar General	lei	6000
2. Administrator	,,	5000
3. Casier	,,	4000
4. Contabil	,,	3500
5. Dactilograf-Bibliotecar		2000
6. Secretariatul revistei	,,	1000
7. Curier	,,	300
Total		21.800

Tot *d. Amiral Rizea,* cere lămuriri asupra datoriei secției Constanța ce are față de Centrală, pentru mobilier. La această întrebare d. Președinte — Amiral Coandă — dă explicațiile necesare, de altfel cunoscute de membrii Ligii Navale încă dela trecutele adunări generale.

D. Avocat Ardeleanu, relevă cheltuelile realmente s'au făcut în interesul L. N. R. ele au fost aprobate de toate adunările generale anterioare, figurând chiar la ordinea de zi, așa încât astăzi nu putem decât să aducem mulțumiri celor cari au gospodărit averea Ligei Navale.

D. Președinte — *Amiral Coandă* — supune adunării, ca să se mențină și pe viitor cotizațiile pentru membrii și aceleași cote pentru secțiile Ligii.

D. Comandor *Nedelcu Octav* cere pe viitor să se studieze dacă nu s'ar putea să se mai reducă ceva din cotizaţiile membrilor, servind aceasta la mărirea înscrierilor de noui aderenți.

D. *Comandor Negulescu A.* — secretarul general — face o comparație între cotizațiile din trecut și cotele secțiilor, cari s'au modificat în ultimul timp., avându-se în vedere că membrii primesc revista lunar, revistă care spre a fi tipărită în aceleași condițiuni și îngrijire, este costisitoare. Totuși, chestiunea aceasta, se va studia.

Adunarea în unanimitate apobă ca pentru anul 1937 să se mențină aceleași cotizații pentru membrii, aceleași cote pentru secții, ca și în anul trecut.

D. General Negreanu N., cere cuvântul reamintind pe cei dispăruți, cari au pus toată străduința pentru propășirea Ligii Navale : *Amiral Bălescu C., Amiral Scodrea V.* și *Comandor Eugen Botez* (Jean Bart). Se păstrează un moment de reculegere.

Propune apoi :

1) La revista „MAREA NOASTRĂ" să colaboreze scriindu-și amintirile, marinarii bătrâni.

2) Pentru viitor să se editeze un calendar almanach.

3) Fiecare membru să ia o listă de subscripție, pe care să o facă să circule printre prieteni și cunoscuți, dând fiecare cât poate, lozinca Ligii fiind *„cât de puțin dar dela toți".*

4) Propaganda de *ziua Marinei* și de *ziua Apelor* să nu se mărginească numai în porturile mai de seamă, ci să se extindă în toată țara.

5) Expoziția marinărească să se repete și să fie dusă și în înalte orașe.

6) Să se intensifice excursile pe apă.

D. Inginer Spirescu, cere ca L. N. R. să dea concurs particularilor proprietari de bărci.

D. Comandor Fundățeanu — Președintele F. R. S. N. — arată că de când e în fruntea acestei federații, luptă ca sporturile de apă să se intesifice, el fiind temelia educației marinărești naționale. A intervenit la M. A. M. ca să dea sprijin și curând se vor vedea întreceri naționale, ca apoi să se treacă la cele internaționale.

D. Comandor Coandă G., aduce felicitări pentru realizarea noului vas-școală. Cere să se facă o propagandă mai intensă de ofițeri tineri, ca să convingem masele și oamenii politici. Presa — spune d-sa — să aibă o coloană săptămânală, marinărească.

D. Comandor Fundățeanu, răspunde că propaganda nu se poate face fără fonduri, ori Liga Navală n'are fonduri. Până la înțelegerea tuturor instituților trebue să facem noi membri propagandă printre cunoscuți dela om la om, ca din 5000 acum, să ajungem la 10.000 anul viitor.

D. Amiral Coandă, arată că Liga nu va pregeta a da tot sprijinul celor cari vor să lupte pentru propagandă.

D. Birtu D. — secretarul secției Silistra — arată că acolo minoritari nu vor să se înscrie în Ligă. Ar trebui să vină un vas militar, un conferențiar. Propune să se obțină o reducere pe C. F. R.

D. Amiral Coandă, mulțumește membrilor pentru frumoasa ținută a adunării și îndeamnă pe toți la luptă, căci numai astfel vom putea atinge scopurile Ligei și împlini înaltele dorinți ale M. SALE REGELUI CAROL AL II-lea, Augustul Președinte al L. N. R., dorinți cari sunt porunci pentru noi toți.

După aceste cuvinte — în ovațiunile adunării — d. Amiral Coandă — citește următoarele telegrame adresate M. Sale Regelui și M. Sale Reginei Maria.

M. SALE REGGELUI CAROL AL II-lea

SIRE,

Adunarea generală a Ligei Navale Române, întrunită astăzi 28 Martie în sala de festivități a Cercului Militar, după ce a votat chestiunile la ordinea zilei, se leagă a ajuta realizarea nouei nave școală „MIRCEA" și prin mine, respectuos, aduce prinosul lor de recunoștință M. Voastre îndrumătorul și Președintele activ al Ligei.

Să trăiți Majestate, să trăiască Dinastia !

PREȘEDINTELE ADUNARII,

(ss) *Amiral Coandă I.*

MAJESTAȚII SALE REGINA MARIA

Majestate, adunarea Generală a Ligei Navale Române, prin mine, urează Majestății Voastre, ocrotitoarea Ligei dela întemeierea ei, grabnică și deplină însănătoșire.

Să trăiți Majestate !

(ss) *AMIRAL COANDĂ I.*

Adunarea generală a luat sfârșit la orele 12 și jumătate.

DAREA DE SEAMĂ

a Şedinţei Adunării Generale Ordinare din 21 Martie 1937, a Secţiei Ligii Navale Române Constanţa.

In conformitate cu prevederile statutului L. N. R., făcându-se publicaţiuni în ziare cu 15 zile înainte de termenul fixat pentru adunare, făcându-se în plus şi invitaţii personale tuturor membrilor L. N. R. Secţia Constanţa, aflaţi în localitate, în ziua de 21 Martie 1937, ora 11 dimineaţa a avut loc Adunarea Generală Ordinară a acestei Secţiuni, la sediul L. N. R. la Hotel Carol.

Ordinea de zi a acestei şedinţe a fost următoarea:

1) Darea de seamă a activităţii pe anul 1936.

2) Darea de seamă financiară şi raportul cenzorilor.

3) Descărcarea comitetului de gestiunea pe anul 1936.

4) Alegerea noilor cenzori conform statutului art. 24

5) Alegerea noului casier conform adresei Centralei L. N. R. Nr. 1320 din 1936.

Şedinţa a fost deschisă de Domnul Contr'Amiral Isbăşescu Ioan, Preşedintele Secţiei L. N. R. Constanţa.

Din partea Comitetului iau parte la şedinţă Domnul Inginer Inspector General Virgil Cotovu, Vice Preşedinte, Domnul avocat Vulpe Aurel membru şi Căpitan Comandor Stoianovici Alexandru, Secretarul Secţiunei.

Domnul Căpitan Comandor Stoianovici Alexandru, în calitate de secretar, a cetit dările de seamă de pe ordinea de zi şi raportul domnilor cenzori.

Apoi domnul Amiral Isbăşescu mulţumeşte domnilor membri din comitet şi domnilor cenzori pentru munca şi devotamentul depus la îndeplinirea însărcinărilor ce au avut, ajutându-l la îndeplinirea îndatoririlor domniei sale.

După aceasta s'a pus la vot aprobarea raportului domnilor cenzori care a fost cetit în şedinţă, cerându-se descărcarea comitetului de gestiunea bănească pe anul 1936. Aceasta s'a votat prin aclamaţii, aprobându-se în unanimitate descărcarea legală a Comitetului pe anul 1936.

In conformitate cu statutul care prevede ca domnii cenzori să fie aleşi în fiecare an, Adunarea Generală realege pe aceiaşi domni cenzori.

Deasemenea se supune Adunării Generale alegerea unui casier în locul d-lui Int. Maior Simionescu C. care nu mai poate funcţiona în această calitate conform ordinului Ministerului Apărării Naţionale confidenţial Nr. 180 din 936, comunicat Secţiei L. N. R. Constanţa cu adresa centralei L. N. R. Nr. 1320 din 936, că ofiţerii pot îndeplini funcţiuni în comitetele de conducere a L. N. R., Salvamar şi Yacht Club, afară de funcţiunea de gestionar în bani (casier).

După propunerea domnului Inginer Inspector General V. Cotovu, se alege în această funcţiune domnul I. Teodorescu, directorul contabilităţii S. P. M. Constanţa.

Cu aceasta şedinţa Adunării Generale Ordinare ia sfârşit.

Comitetul Secţiei L. N. R. Constanţa pe anul 1937 se compune astfel:

Preşedinte : Domnul Amiral Isbăşescu Ioan.

Vice Preşedinte: Domnul Inginer Inspector General Virgil Cotovu

Membri : Domnii avocat Aurel Vulpe şi avocat Dan Alecu

Secretar : domnul Căpitan Comandor Stoianovici Alexandru

Cenzori: Domnii Taşcovici Gr. Directorul Băncii Naţionale Constanţa, Int. Locot. Colonel Predescu Marin, şeful serviciului intendenţei Comandamentului Litoralului Maritim.

Cenzori supleanţi: domnii Int. Căpitan Botoşanu Petre şi Pascu directorul Şcoalei Superioare Comerciale de băeţi.

După închiderea şedinţei Adunării Generale Ordinare din 21 Martie 1937, Domnul Amiral Isbăşescu Preşdintele Secţiei L. N. R. Constanţa deschide o şedinţă extraordinară.

Domnia Sa propune ca din fondul aprobat anul trecut pentru construcţia de bărci, destinate şcoalelor din localitate, pentru propagandă şi sport nautic, să se doneze ca o contribuţie a Secţiei L. N. R. din Constanţa pentru construcţia navei-şcoală „Mircea", adică suma de lei 200.000 atât cât s'a aprobat pentru bărci şi de Comitetul Central L. N. R. deoarece şcolile cărora li s'a destinat această sumă, nu s'au interesat de această chestiune.

D-l Căpitan *Economu I.* şi D-l Căpitan *Voinescu V.* roagă pe D-l Preşedinte al Secţiei L. N. R. Constanţa ca să nu se abandoneze pentru viitor programul de procurare de bărci pentru şcoli şi în acest scop propune a se reduce contribuţia Secţiei L. N. R. Constanţa la suma de lei 100.000 pentru nava şcoală „Mircea".

Ţinând seamă de această propunere D-l Amiral Isbăşescu fixează contribuţia la 100.000 lei. Adunarea aprobă să se doneze pentru construcţia navei-şcoală „Mircea" suma de lei 100.000 lei, pentru care urmează a se cere aprobarea prealabilă a Centralei L. N. R. aceasta în conformitate cu statutele.

D-l Căpitan *Voinescu V.* mai propune ca Secţia L. N. R. Constanţa să organizeze un program de conferinţe pentru propagandă, în scopul construcţiei navei şcoală.

D-l Preşedinte *Amiral Isbăşescu* şi D-l Căpitan Comandor *Stoianovici Al.* sunt de aceiaşi părere propunând a se acorda de către Secţia L. N. R. Constanţa suma de lei 5.000 ca premiu pentru cea mai bună conferinţă tip care va servi ca propagandă din partea acestei secţiuni.

Adunarea aprobă în unanimitate.

D-l Căpitan Comandor Iacomi D. face cunoscut că va organiza la începutul lunei Mai un bal al marinarilor, iar beneficiul va fi destinat fondului navei şcoală „Mircea" 2.

Activitatea bănească pe anul 1936.

Proectul de buget pe anul 1936, a fost atât la venituri cât şi la cheltueli în sumă de lei 235.500.

S'au prevăzut şi încasat următoarele sume :

Total prevederi	Lei	235.500
Total încasări	Lei	199.120
Rezultă deci un minus de	Lei	36.380

Situaţia fondurilor la primiri pe anul 1936 este următoarea:

Sold din anul 1935	Lei	330.402
Realizări pe anul 1936	Lei	199.120
Total	Lei	529.522

In cursul anului 1936, s'au cheltuit lei 176.781. Rămas fond de rezervă suma de lei 352.741.

Din această sumă se află depuşi la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni, în conformitate cu recipisele Nr. 60959/933, 27276/934, 55795/935 şi 89442/936 suma de lei, iar suma 330.402 de lei 22339 se află asupra casierului.

Rezultatul Listelor de Subscripţia pentru noua navă şcoală „Mircea"

Prin lista de subscripţie nr. 1, încredinţată d-lui Comandor Adj. Fundăţeanu s'a subscris suma de 70.000 lei de către următoarele persoane:

Administraţia P. C. A.	50.000
R. Franasovici	5.000
General Adj. Angelescu	2.000
Colonel Adj. Urdăreanu	2.000
Col. Adj. Ulea	500
Sergiu Dimitriu	500
Mitiţă Constantinescu	2.500
Ion Inculeţ	2.000
I. Filimon	500
Maior Adj. Mihăilescu	500
Colon. Marinescu	2.000
Colonel Adj. Filitti	500
Lt. Col. Stănescu	500
Mircea, Georgeta Fundăţeanu	300
C-dor Adj. Fundăţeanu	1200
Institutul Pompilian, Bucureşti	375
Gimnaziul Industrial de băeţi Pătârlagele, Buzău	90
Gimnaziul mixt exatrabugetar „Al. Mocioni" Ciacova	266
Personalul Institutului Geografic al Armatei	1500
Şc. Primară Urbană de fete nr. 5 din Constanţa	608
Gimnaziul german extrabugetar din Lugoj	227
Gimnazizul de fete din Gherla	282
Prin d. Col. (r) Farmacist Gavriliu din Bucureşti (lista nr. 1540) s'a subscris lei 1.000 dela următoarele persoane:	
Z. Ilie Dinu	100
Bassa	100
G. D. Botez	100
Alex. Cercel	100
V. Creţulescu	100
A. Curtovici	100
Muşetescu	100
Gh. Partenie	100
Aronescu	20
D. Stănescu	100
Leibovici Buth.	60
M. N. Zaharof	20
Gimnaziul industrial de băeţi din Adjud-Putna (lista 1908)	195
Liceul de fete „Domniţa Ruxandra" Soroca	70
Liceul Decebal din Deva	474
Gimnaziul mixt Ceadâr-Lunga-Tighina	403
Diurna d-lor deputaţi pe o zi	240.800
Personalul şc. de spec. a marinei, solda pe o zi,	3.269
Lista de subscripţie nr. 182 încredinţată d-lui X	2.000
Din vânzare unui volum „Femeia Soldat"	80
Mircea şi Georgeta Fundăţeanu	300
Liceul de fete din Dorohoi	115
Ofiţerii şi subofiţerii Echipajelor Maritime din Constanţa solda pe o zi	13.862
D-ra Deliá Maria Lavrov din Buenos-Aires-Argentina	320
N. Rosetti, Bucureşti	1.000
Ionel Franc Bucureşti	1.000
D-l Eugen Serbinov Bucureşti (lista 800)	520
Prin Primăria oraşului Alexandria (lista 940) au subscris:	
D. I. Orleştianu	500
Nicolae P. Ionescu	100
Gimnaziul de băieţi din Reşiţa	1.160

Pe list nr. 3 încredinţată Clubului Tinerimei din Capitală s'a subscris suma de 10.500 lei de către:

Clubul Tinerimei	3.000
Prof. dr. Gheorghiu	1.500
Jean Demetrescu	500
N. C. Schina	500
D. A. Budişteanu	500
Mihail Rarincescu	200
Gh. N. Chirculescu	500
C. N. Dimitriu	300
Al. St. Mandrea	300
C. A. Popovici	300
Dr. C. Orăscu	300
Prof dr. Meţianu	200
Anibal Stoenescu	200
Dr. Octav Paşcanu	200
Ştefan Mavrodin	300
I. Manolescu Strunga	500
Prodan Constantin	100
I. C. Solacolu	300
Ing. Al. Teodoreanu	300
C. Dragomirescu	300
M. Ditrich	200
Personalul judecătoriei mixte din Brăila lei	200
Liceul de fete din Dorohii	115
Gimnaziul de fete din Timişoara	500
Gimnaz. de băeţi Câmpulung-Muscel	90
Liceul Militar „D. A. Sturza" din Craiova	2.428
Liceul militar din Cernăuţi	647
Străjelele liceului ort. de fete din Cernăuţi	600
Ofiţerii, profesori şi elevii liceului militar din Iaşi	1806
Primăria oraşului Orşova	150
Profesorii şi elevii şc. normale din Cluj	336
Gh. Sterea Moşia Poiana Raftivanului, gara Delhansa	100
Ofiţerii şcoalei de marină au subscris solda pe o zi din care au vărsat ½ lei	11.668
Idem Apărarea Fixă Fluvială	3.162
Inedm Apărarea Fixă Maritimă	6.693
Liceul de fete din Braşov	100
Corpul profesoral şi elevii gimnaz. comerc „Spiru Haret" din Ploeşti	585
Tinerii subcentrului premilitar nr. 6	64
Subcentrul 6 (Medicina uman)	424
Subcentrul 28 Bucureşti	101
Centrul de Indrumare- Breaza	929
Corpul profesoral, elevii şi elevele gimnaz. mixt din Tg Săcuesc	244
Gimnaz industrial de băeţi-Curtea de Argeş	130
Personalul spitalului militar din Constanţa, prin lista încred. d-lui Col. Dr. Ionescu B. Mircea	1320
Cohorta străjerilor „Andrei Saguna" de pe lângă liceul comerc. din Haţeg-Hunedoara	720
Stan Nicolae Plutonier din rezerva Marinei	100
Liceul „Dimitrie Cantemir" din Cozmeni-Cernăuţi	398
Personalul primăriei oraşului Baia-Sprie	220
Cu listele Nr. 1063-1064 ale Primăriei Hârlău-Botoşani	570
Profesorii şi elevii gimnaziului mixt din Huedin-Cluj	205
Idem dela liceul comercial „Dr. Angelescu" din Chişinău	400
Primăria oraşului Beiuş (listele Nr. 965-966)	455

Ofiţerii din liptoralul Maritim	4.514
General Adj. Magheru	500
Ofiţerii şc. of. de aviaţie din Bucureşti	1.335
Idem Sc. Aplicaţie de Geniu	785
Liceul militar „Regele Ferdinand", Chişinău	1.115
Gimnaz. comerc. de băeţi din Suceava	223
Elevele liceului comercial din Buzău	120
Prof. şi elevele gim. indust. de fete „Laura Simulescu" din Drăgăşani	312
Gimnaziul mixt din Gura Humorului	140
Cu lista Nr. 271 încredinţată d-lui Nicolae St. Ionescu din Bucureşti	505
Corpul profesoral al lic. de fete din Sighişoara	130
I. Comănescu ,student din Bucureşti	80
Elevii şc. de horticultură din Buc.	280
Gim. Com. de fete „D-na Stanca" din Bucureşti	283
Elevii şcoalei primare Nr. 7 din Constanţa	418
Personalul oficiului P. T. T. din Constanţa	1.380
Şcoala Pregătitoare de Ofiţeri din Bucureşti	1.100
Liceul grăniceresc „G. Coşbuc"-Năsăud	250
Corpul profesoral al gim. industr. „Bolintineanu" comuna Bolintinul din Vale	310
D-ra Azarian din Bucureşti	500
Primăria oraşului Carmen Sylva (lista Nr. 1003)	1.180
Corpul prof. al gim. de fete din Sf. Gheorghe	130
Gimnaz. industr. de băeţi, Huedin	153
Corpul profesoral şi elevii lic. comerc. român-unit din Blaj	225
Prefectura jud. Ciuc (listele Nr. 801-802)	270
Profesorii şi elevii gimnaz. comerc. din R.-Vâlcea	142
Gimnaziul de fete din Aiud-Alba	100
General Orezeanu din Bucureşti	500
Şc. Normală de Invăţătoare din Ploeşti	380
Primăria municipiului Braşov	2.000
Primăria municipiului Lugoj	5.000
Secţiunea LIGII NAVALE ROMÂNE din Constanţa	100.000
coala Normală de Invăţători-Focşani	105
Liceul de fete *„Iulia Hajdeu"* din Hotin	450
Profesorii şi elevii şc. primare Nr. 4 din Constanţa	407
Personalul Arsenalului Marinei (din solda pe o zi)	4.862
Agenţia N. F. R. Calafat (lista Nr. 269)	175
Liceul de fete „Principesa Dadiani" din Chişinău	178
Profesorii şi elevii gimnaziului „Ştefan cel Mare" din Iaşi	520
O. E. T. R. Cohorta „V. Babeş" din Sânicolaul Mare	500
Personalul şi elevii gimnaz. industr. de băieţi din Rezina-Orhei	509
Centrul de Instrucţie Nr. 1 Jandarmi din Drăgăşani	965
Total	519.457
Subscrieri anterioare	1.352.401
Total	1.382.016

Comitetul Central al L. N. R. aduce şi pe această cale recunoscătoarele sale mulţumiri tuturor donatorilor, rugând în acelaş timp pe toţi acei ce doresc să contribue la înfăptuirea acestei înalte opere naţionale, să-şi trimită obolul, oricât de modest (lozinca Ligii fiind: CÂTE PUŢIN, DAR DELA TOŢI) pe adresa Ligii Navale Române, din Bucureşti, str. Eug. Carada Nr. 7 menţionând pe cuponul mandatului: „pentru bricul Mircea".

INFORMAŢII — NOUTAŢI

METODA RAPIDA PENTRU DETERMINAREA APROXIMATIVA A PROPULSIEI

Din America aflăm că un ofiţer din Marina Statelor Unite, comandorul *Lybrand Smith* a descoperit un procedeu simplu după metoda amiralului Taylor, prin care poate determina uşor la o serie de elici de diferite diametre, ce viteză poate avea un anumit corp de vapor (coca), numărul de rotaţii pe minut şi randamentul.

Astfel orice arhitect naval, având aceste date va putea mult mai uşor să ştie ce elice să pună pentru ca faţă de formele navei, de puterea şi rotaţiile maşinei să aibă o viteză dorită la un randament convenabil.

Comandorul Lybrand, tipăreşte acum tabele necesare după metoda sa.

TIP NOU DE CĂRMĂ PENTRU NAVIGAŢIA INTERNA

La Amsterdam s'a experimentat cu succes un tip de cârmă instalată la un remorcher.

Această cârmă oferă avantajul că nava poate întoarce în orice bord într'un spaţiu doar puţin mai mare ca nava, adică aproape pe loc. Deasemeni această cârmă are şi un rol de frână reuşind să oprească nava după un scurt parcurs dela oprirea maşinei.

Aparatul este compus din 2 cârme cari pot fi manevrate separat cu câte o timonă. — In timpul navigaţiei obişnuite, ele se suprapun şi au efectul cârmei obişnuite. Insă când nava trebue să facă o întoarcere ele sunt manevrate aşa fel încât fiecare ia o poziţie specială care are ca efect întoarcerea aproape pe loc.

Această invenţie este binevenită mai ales pentru serviciul remorcherelor în porturi unde spaţiile de manevră sunt uneori foarte mici.

OCOLUL EUROPEI PE APA. — Doi îndrăzneţi ziarişti austriaci *Waissnise Roman* şi *Oscar Colledan*, au plecat pe Dunăre la vale cu o barcă de 10 m. având vele şi un motor amovibil. După ce au vizitat toate porturile Dunărene, ungare, jugoslave, bulgare şi române, au continuat călătoria pe Marea Neagră conturând coasta rusească şi turcească până la Bosfor, de unde au continuat drumul oprindu-se şi prin porturile greceşti. Au trecut apoi prin canalul Corint, în Adriatica, au mers în lungul coastei dalmatine ajungând până la Veneţia şi Ancona. Intenţia celor 2 navigatori este să meargă mereu în lungul coastelor Mediteranei până la Gibraltar, apoi în lungul coastelor Atlanticului până în Anglia.

Ziarele ne vestesc regulat, mai ales în timpul verii, trecerea a numeroase bărcuţe de acestea de tot felul spre mare; majoritatea echipajelor lor însă dela primul contact cu marea, abandonează măreţele planuri cari îi făceau să se vadă fie ocolind Europa fie chiar numai până la Gibraltar, sau numai până la Pireu sau Bosfor. De data aceasta avem un echipaj destul de valoros care probabil că a avut din vreme pregătirea necesară acestei călătorii distractive dar şi obositoare. Faţă de rezultatele de până acum, sperăm să auzim că s'au întors la Viena, de unde au plecat, tot pe calea apei închizând astfel un circuit demn de invidiat de oricine.

Din străinătate

ANGLIA

☐ In şantierele John Brown dela Clydebank se va construi încă un colos după planurile lui *Quen Mary*. Va fi lansat în 1938, când va intra şi în cursă. Până ce va fi botezat, se va numi No. 552. Este foarte probabil că numele său va fi „KING GEORGE".

Chila acestui frate al marelui transatlantic, a fost instalată pe cală la sfârşitul lunei Ianuarie. Costul se va ridica la suma de 4.500.000 lire. Contractul de asigurare pentru acoperirea eventualelor riscuri până la lansare, are valoarea de 3.200.000 lire.

☐ Amiralitatea a cumpărat 6 nave petrolifere dotate cu motoare, cari se află în present în construcţie la diferite şantiere. Vor avea misiunea de a aproviziona flota engleză cu combustibil. Au fost botezate *Abbey-dale, Arndale, Aldersdale, Bisohpdale, Boardale* şi *Broomdale*.

E de remarcat că sunt primele petrolifere cu motoare ale Amiralităţii, celelalte 54 existente fiind numai cu vapori.

☐ In programul pe 1937 este prevăzută refacerea navelor de linie *Quen Elisabeth* şi *Valiant* (construite în timpul războiului), şi a chiurasatelor *Royal Oak, Royal Sovereign, Revenge, Ramilies, Resolution, Warspite* şi *Malaya*.

La toate acestea în primul rând aparatul motor va suferi schimbări importante.

— In construcţie se află încă *14 submarine* de diferite tipuri, dintre cari 3 vor fi terminate în anul acesta.

Deasemeni mai sunt în construcţie şi 12 şalupe-torpiloare dintre cari numai jumătate vor fi terminate în cursul anului 1937.

☐ Noile crucişetoare din tipul de 9000 tone, *Newcastle* şi *Shouthampton* vor fi terminate anul acesta aşa ca să poată lua parte la serbările încoronării împreună şi cu marile submarine puitoare de mine *Grampus* şi *Rorqual*.

☐ La începutul acestui an au fost în lucru 2 mari nave de linie, *King George V* şi *Prince of Walles* a căror construcţie este învăluită de mare mister. Aceste nave, a căror realizare este de o concepţie mult diferită de navele actuale, se pare că vor constitui cele mai formidabile unităţi de luptă. Vor avea tunuri de 355 m/m, de 150 m/m şi altele dispuse în turele duble sau triple, grupate către centrul navei. Puntea va fi blindată aşa ca să suporte cele mai puternice bombe cari eventual ar fi aruncate de aviaţie.

In general aceste nave ar suporta mai bine bombardamentele şi în special pericolul de scufundare va fi redus foarte mult datorită unei admirabile compartimentări.

In timpul luptelor, pentru a oferi o ţintă mai mică şi pentru a apăra mai mult corpul navei, aceasta va fi afundată aşa încât valurile se vor plimba pe punte.

Se spune că vor fi nişte unităţi cari vor uimi lumea prin noutatea ideilor aplicate la construcţia navelor de război.

☐ Până în 1940, se vor mai construi 4 vase de linie de 35.000 tone, 16 crucişetoare, 3 nave poravioane, 33 distrugătoare şi 15 submarine.

☐ Conform tratatului dela Londra, Anglia ar fi trebuit să scoată din serviciu cele 5 crucişătoare construite în 1917, *Calypso, Caledon, Cardiff, Carado* şi *Ceres*.

Cum însă timpurile de astăzi nu prea sunt clare, prezenţa acestor 5 unităţi s'a simţit necesară, aşa că au rămas mai departe în serviciu. In felul acesta tonajul de 339.000 tone admis Angliei, a fost întrecut cu 20.000 tone.

DANEMARCA

☐ Arsenalul din *Copenhaga* are în construcţie 3 submarine, *Havmanden, Havfruen, Havcalven.* Vor avea un deplasament de 300 tone şi la suprafaţă vor avea 15 noduri viteză.

Ca armament vor avea 5 tuburi lanstorpile dintre cari 3 la prova şi 2 la pupa.

EGIPT

☐ Consiliul de administraţie al Canalului Suez, a hotărât ca să reducă anumite taxe cu începere dela 1 Aprilie 1937.

Astfel taxele de tranzit ce se aplică navelor încărcate, vor fi de 0. 6. 0. lire engleze ,adică 29,25 piaştri egipteni pe tonă, iar pentru călători, vor fi 0. 6. 0. lire de călător.

ESTONIA

Mica ţară baltică a construit în Anglia, la Barow 2 submarine de coastă *Lembit* şi *Kalev* având deplasament 620 tone.

FRANŢA

☐ Ataşatul naval francez pentru *România, Turcia, Bulgaria, Grecia* şi *Jugoslavia* a fost numit căpitanul de fregată *Lahalle* care în cursul lunei Ianuarie s'a şi prezentat la noul post în Bucureşti. D-sa este un distins ofiţer al marinei franceze, decorat cu numeroase ordine franceze, suedeze, norvegiene, letoniene, finlandeze, lituaniene, estoniene, spaniole, etiopiene şi italiene. Reşedinţa oficială este la Istambul.

☐ In Decembrie, a fost lansat submarinul *Ouessant* construit în şantierele din Cherbourg.

Acest submarin este de tipul *Pascal* modificat; are la suprafaţă deplasament 1380 tone şi 20 noduri viteză iar în imersiune 2060 tone şi 10 noduri. Raza de acţiune prevăzută este de 8000 *mile.*

☐ Chiurasatul *Strasbourg* de 26.000 tone deplasament a fost lansat de pe cala şantierelor Penhoët la 12 Dec. 1936. In prezent se lucrează intens la terminarea tuturor instalaţiilor. Este de acelaş tip cu *Dunkerque* de care diferă doar prin câteva modificări. Va avea la prova 2 turele suprapuse a câte 4 tunuri de 330 m/m, dacia 8 tunuri, şi 16 piese de 130 m/m dispuse în trei turele ăuadruple şi în 2 duble către pupă. In locul celor 24 piese cu tir rapid A. A. pe care le are Dunkerque, acesta se crede că ca avea 40.

Construirea acestui chiurasat fusese hotărâtă prin legea dela 12 Iulie 1934 şi a fost pus pe cală chiar în acelaş an la 29 Octombrie. Lucrul a mers foarte încet din cauza grevelor din ultimul timp şi din cauza săptămânei de lucru redusă la 40 ore (de Vineri seara până Luni dimineaţa, atelierele sunt închise).

In aceiaşi zi înainte de ceremonia lansării, toţi asistenţii au luat parte la începerea lucrărilor la chiurasatul *Jean Bart,* de 35.000 t. nu prin obişnuita nituire a 2 table din viitorul corp al vasului ci prin *sudura* acelor table (la acest nou chiurasat *sudura* va fi în foarte mare măsură întrebuinţată).

GERMANIA

☐ După publicaţii oficiale, în 1942, Marina germană trebue să aibă următoarea compunere :

2. Chiurasate a 26.000 tone (program 1935);

3 Chiurasate a 35.000 tone din care unui aparţine programului 1936.

3 Crucişetoare Cuirasate (tip Deutschland) ;

2 port avioane de 19.500 (din care unul din programul 1936);

13 Crucişetoare dela 6.000—10.000, tone (din care cele 6 a 10.000 sunt construite, şi 2 a 10.000 progr. 1935, unul de 10.000 program 1936).

40 Contratorpiloare şi torpiloare de tonaj diferit (12 a 800 tone sunt construite; 16 a 1625 tone din progr. 1935; 6 a 1800 tone şi 12 a 600 tone din progr. 1936; *N. R.* totalul trece de 40 nave!)

Un număr neprecizat de submarine între 250 tone până la 45/100 din tonajul englez (adică vreo 23.600 tone Programul pe 1935 şi 1936 cuprinde 36 unităţi totalizând 12.500 tone, deci mai rămâne o diferenţă de *11.100 tone de submarine pentru construit în viitor (!)*

☐ Chiurasatul *Gneisenau,* de 26.000 tone deplasament, a fost lansat la Kiel la 8 Decembrie 1936 în prezenţa Cancelarului Hitler. In momentul lansării, nava a luat o viteză mai mare decât cea indicată la lansări, astfel că nu a putut fi împiedicată să nu lovească malul opus al basinului în care a fost lansată; cheul a fost stricat pe o întindere de 5 metri, dar despre eventualele stricăciuni ale navei, nu s'a putut afla nimic până în prezent.

E semnificativ faptul că navele germane *se grăbesc* să intre în elementul lor, apa; în 1931, cu *Deutschland* această grabă a fost şi mai accentuată, căci în mijlocul discursului mareşalului Hindenburg, nava s'a lansat singură înainte de a fi fost udată de stropii de şampanie din sticla ce trebuia să se sfarme de etrava sa.

E foarte probabil însă că înclinarea prea mare a calei de construcţie, a făcut tot buclucul.

☐ Industria construcţiilor navale se află astăzi într'o activitate prosperă cum rar s'a mai întâlnit în cele mai bune timpuri dinainte de război.

Astfel soc. *Deutsche Arbeitsfront* G. M. B. H. a comandat şantierelor *Blohm & Voss* şi *Howaldtswerke* din Kiel, câte-un pachebot cu motoare, unul de 20.000 tone iar celalt de 25.500 tone.

Hamburg-Amerika-Line, pe lângă cele 2 nave care le are în construcţie ,a mai comandat şantierelor *Blohm & Voss* un al treilea vapor care va avea ca şi celelalte propulsiune Diesel-electrică.

Hansa Linie, din Bremen.,a comandat la *A. G.* Weser, 2 cargo-uri de 11.600 tone, 16 noduri iar la *Deschimag Seebeck* şi *Bremer Vulkan* încă două identice. Navele vor fi echipate cu câte 2 motoare M. A. N. cu dublu efect, doi timpi, de 3800 C. V. ei vor da 210 rotaţii pe minut cari vor fi reduse la 86 rotaţii printr'un reductor.

Norddeutscher Lloyd are în construcţie la şantierele Deschimag 2 cargo-uri de 3.200 tone; acuma au repetat comanda pentru încă 2 de acelaş tip. Deasemeni propulsia este cu motoare M. A. N. de 1950 C. V. folosind un reductor Vulcan la arborii elicelor.

Şi armatorii străini au dat de lucru şantierelor germane.

Dintre cele mai importante construcţii notăm : transatlanticul de 17.000, *Oslofjord* comandat de Norvegian American Line, a cărui cocă va avea forme *Maier.*

Şantierele din Flensburg au în construcţie 3 cargo-uri de 8700 tone şi 13,5 noduri, dotate cu motoare M. A. N. Vor fi gata în 1938 şi vor costa 300.000 lire sterline, toate. (Destul de eftin).

Şantierele *Schichau* au primit din partea Soc. WilhelmWilhelmsen din Oslo comanda unui cargoo de 10.550 tone şi 16 noduri viteză, echipat cu 2 motoare Schichau-Sulzer de 4000 C. VV.

Societatea engleză *Cnusader Petroleum Industries* a comandat 7 petroliere, dintre cari 4 la şantierele *Deutsche Werft* şi 3 la *Bremer Vulkan.* Vor avea 13.700—14.000, tone şi o viteză de 12—13 noduri. Vor avea motoare Diesel M. A. N..

Deasemeni şi *Standard Oil* au comandat şantierelor *Blohm & Voss,* 2 petroliere de 15.000 tone, echipate cu motoare Krupp în doi timpi, simplu efect de 3600 C. V.

Această activitate prodigioasă, face să apară concluziuni şi aprecieri cari nu pot fi decât în favoarea Germaniei.

Mai e interesant de observat că în toate aceste construcţiuni enumărate nu a fost vorba decât de *motoare cu combustune internă.*

ITALIA

☐ In numărul trecut al revistei noastre am anunţat că toate societăţile de navigaţie italiene au fost grupate sub controlul statului în 4 mari societăţi. Reorganizarea din punct de vedere financiar se va face de *Societatea financiară maritimă* care va avea un capital de 900 milioane lire, provenit dintr'un împrumut public cu 4½%, rambursabil în 20 ani, şi garantat de stat.

Se speră că astfel flota italiană de comerţ va lua o mare desvoltare, înlocuindu-se toate unităţile învechite, cu nave noi, mo-

derne, cari să asigure întâetatea pavilionului italian pe liniile de navigaţie pe cari în present este concurată de alte pavilioane.

☐ In curând se va pune în construcţie la Livorno 6 contra torpiloare a 1500 tone de tip *Oriani* dintre cari 4 figurau în programele pe 1934 şi 1935.

☐ In 1936 au fost puse în construcţie 10 submarine de câte 600 tone. Trei dintre ele, *Adaua, Axum* şi *Aradam* au fost lansate mai înainte, iar acuma în ultimul timp au fost lansate şi alte 4, *Alagi, Dessie, Dagabur, Noshelli.*

In acelaş program din 1936 se prevedea şi construirea a 2 puitoare de mine a 650 tone, cari au şi fost puse în lucru la Monfalcone. Se vor numi *Argo* şi *Veletta.*

☐ In conjunctura actuală, Italia are nevoe de nave militare potrivit mediului colonial, după cum are şi Franţa. In aceste colonii navele din metropolă nu au instalaţii şi amenajări suficiente aşa ca echipajul să poată suporta uşor rigorile climei. Dacă în împrejurări speciale, navele din metropolă pot suporta o campanie, nu tot aşa de uşor este pentru o navă care e destinată să aibe baza de operaţii numai în acele regiuni.

Pentru aceste considerente, Italia a întocmit un program naval pentru flota colonială.

Prima navă pusă în construcţie conform celor mai moderne cerinţe technice este *Erythrea.* A fost lansată încă din Septembrie trecut de pe cala şantierelor din Castellamare. Are deplasament 2140 tone, lungime 90 m., lăţime 13 m., pescaj 3,7 m.; are motoare mixte Diesel-Fiat termo-electrice. Va avea 20 noduri viteză maximă. Armamentul e compus din 4 tunuri de 120 m/m, 4 de 37 m/m A. A. şi 2 mitraliere de 13,2 m/m.

☐ In şantierele din Palermo, Sestri-Ponente şi Monfalcone sunt în construcţie 3 nave petrolifere de 13.000 tone.

Aceste nave vor fi mult superioare semenelor lor mai ales prin viteză care a fost prevăzută la 14 noduri.

JAPONIA

☐ Crucişetorul *Mogani,* de 8500 tone deplasament a fost construit la arsenalul din Kure în intervalul 1931—1934. Este prototipul crucişetoarelor de cl. II, armat cu 15 tunuri de 155 m/m; 8 de 127 m/m şi 12 torpile de 533. Corpul său nu are plăcile legate prin nituri ci prin sudură.

Pentru a se încerca soliditatea corpului, a fost supus la probe grele şi anume în plină viteză (la 33 noduri) s'au tras salve cu toate tunurile în acelaş timp; ca rezultat a fost nevoe să stopeze imediat căci apăruseră scăpări importante mai ales la depozitele de păcură. Nava a fost dată din nou arsenalului care a reparat toate stricăciunile.

☐ Acelaş arsenal din Kure a lansat o navă transport de avioane, *Chitose* de 10.000 tone. O navă identică, *Chiyoda* va fi construită pe aceiaş cală.

Caracteristicile lor sunt: 160 m. lungime; 18.50 lăţime, pescaj 5,7 m. Viteză 20 noduri, armament 4 tunuri A. A.

OLANDA

☐ Noul crucişetor *De Ruyter* pus în serviciu în Octombrie trecut fiind afectat flotei coloniale, a plecat spre Indii.

☐ Numele chiurasatului *De Seven Provincien,* a fost schimbat în *Soerabaja.* Această navă, a fost afectată ca navă-şcoală pentru marinarii indigeni.

POLONIA

☐ Conform programului naval, Marina poloneză şi-a mărit flota sa de război cu nava *Griff,* construită şi lansată în Noembrie trecut în Franţa la şantierele Augustin-Normand din Hâvre.

Această navă este un puitor de mine de 2250 tone deplosament, care va servi şi ca navă şcoală de aplicaţie a ofiţerilor. Informaţiile publicaţiilor străine arată că întregul echipaj, ofiţeri, ofiţeri-elevi şi trupă va fi de 200 persoane.

Nava are 103 m. lungime, 13.50 lăţime; va fi armată cu 6 tunuri de 120 m/m, 2 tunuri duble de 40 m/m şi 300 mine. Are motoare Diesel-Sulzer în 2 timpi cu simplu efect şi injecţie mecanică. Viteza va trebui să atingă 20 noduri.

☐ Compania de Navigaţie *Gdynia-America* care are linii regulate între Polonia şi cele două Americi, organizează o nouă linie regulată care atinge porturile golfului Mexic, New-Orleans, Galveston, apoi trece şi prin Houston şi New-York. Pentru a asigura această linie, compania a închiriat 2 vapoare suedeze.

PORTUGALIA

☐ Flota de comerţ a înregistrat fluctuaţii după războiul mondial. Până la 1914 avea cca. 120.000 tone cari erau suficiente nevoilor deatunci ale ţării. După răsboi, Portugalia a primit din partea aliaţilor mai multe nave germane cari astfel au ridicat tonajul global la 301.607 tone în 1923. De atunci până atunci tonajul a scăzut cu aproximativ 57.000 tone.

STATELE-UNITE

☐ Din cauza grevelor din ultimul an, construcţia majorităţii navelor marinei americane de război este în întârziere de aprox. 6 luni. In această categorie de construcţii întârziate se află noile portavioane *Yorktown, Enterprise* şi *Wapp.*

☐ Şantierele au mai primit o comandă pentru construcţia a *12 distrugătoare* de 1500 tone şi *6 submarine* de 1400 tone (!)

Deasemeni vor mai fi puse în lucru şi *2 nave de linie,* de 35.000 tone şi *11 crucişetoare.*

Departamentul Marinei intenţionează să construiască şi încă vre-o 50 nave auxiliare într'un interval de 10 ani.

☐ Anul acesta au intrat în serviciu, următoarele nave: torpiloarele *Porter, Moffet, Balch, Mahan, Cummings, Draytow, Eusser, Reid, Case, Compigham, Cassin, Shaw, Tucker, Downes, Cushing, Perkins, Smith,* —

— canonierele *Erie* şi *Charleston*

— supraveghetoarele de coastă: *George W. Campbell* şi *Samuel D. Ingham.*

SUEDIA

☐ In şantierele Kockum, dela Malmo s'au pus în construcţie două submarine de acelaş tip cu actualul *Sjolejinet.* Au deplasament 540 tone, viteză 15 noduri la suprafaţă şi 10 în imersiune; lungime 52 m. lăţime 6,2 m. armament, 1 tun A. A. de 105, mitraliere şi 4 tuburi lanstorpile, (3 la prova şi unul la pupa).

TURCIA

☐ O escadră compusă din crucişătorul-chiurasat *Yavuz* şi distrugătoarele *Zafer, Tinastepe, Adatepe, Kocatepe,* submarinele *Dumlupinar, Gur Sakarya, Ikingi-Inonu* şi nava-bază *Elkin* sub comanda vice-amiralului *Sukur Okan* au făcut o călătorie de instrucţie în Mediterana în luna Noembrie 1936.

Cu această ocazie s'au oprit şi la *Malta* şi *Phaleron* (Grecia).

E interesant de notat, că aceste vizite au avut loc pentru prima oară dela războiu încoace.

☐ Flota turcească va evolua prin apele Mării Negre, făcând escale prin unele porturi străine între cari e vizată şi Constanţa. E foarte probabil că cele 4 distrugătoare moderne de cari s'a amintit mai sus, să formeze o flotilă care să execute acest program.

In afară de cele 6 nave comandate în Germania, guvernul va da 8 nave în lucrul şantierelor englezeşti. Este vorba de vapoare de marfă cu 15 noduri viteză şi de nave de pasageri de 5000 tone şi 18 noduri viteză. Toate acestea vor costa circa 1 milion lire sterline.

DIN ŢARA

Vizita unei flotile de distrugătoare turceşti

Duminică 7 Martie la orele 14 a intrat în portul Constanţa o flotilă de distrugătoare turceşti sub comanda Comandorului *Bilal Talug.*

Flotila era compusă din distrugătoarele *Zafer,* având comandant pe Lt. Comandor *Ridvan, Tinastepe* cu Lt. Comandor *Munur, Adatepe* cu Lt. Comandor *Tagi* şi *Kocatepe* cu Lt. Comandor *Sadac.*

Intrarea navelor turceşti în Constanţa nu a avut caracterul unei vizite oficiale. Navele au făcut manevre în Marea Neagră mai multe zile, apoi au venit la Constanţa pentru a-şi complecta combustibilul care e mult mai convenabil ca preţ la noi decât în Turcia.

La intrare în port navele au fost întâmpinate de pilotina *Ing. Duca,* la bordul căreia se afla ofiţerul de legătură, *Căpitanul Borcea Ioan,* din Marina Regală şi Vice Consulul Turc.

Comandantul flotilei a făcut Luni vizitele de rigoare autorităţilor române cari au răspuns chiar în aceiaşi zi.

Ofiţerii turci au fost invitaţi Luni 8 Martie la un matineu dansant dat la Şcoala Navală de Comandantul Litoralului Maritim.

Ca răspuns, ofiţerii turci au invitat a doua zi ofiţerii şi persoanele marcante din oraş, la o petrecere dansantă în saloanele Cercului Militar Carol I, puse la dispoziţie de Dl. Comandant al Garnizoanei.

Relaţiile turco-române au fost dintre cele mai cordiale şi într'adevăr prieteneşti.

Navele componente ale acestei flotile sunt de două tipuri cari însă nu diferă prea mult. In general seamănă cu distrugătoarele noastre tip „R".

Tipul *Zafor* şi *Tinastope* au 1870 tone deplasament, iar celelalte, *Adatepe* şi *Kokatepe* au numai 1700. Navele au fost construite în Italia.

Au câte 4 tunuri de 120 m/m,; şi câte două tunuri A. A. de 40 m/m. la tipul „*Z*", iar tipul „A" are câte 3 tunuri de 40 m/m. Mai au şi câte 6 tuburi lans-torpile de 533 m/m. dispuse axial în turele triple.

Viteza maximă e de 38-40 noduri; la viteza economică de 15-16 noduri, au o rază d eacţiune de 3.500-4.000 mile.

Fiecare navă are 15 ofiţeri, cam tot atâţia maeştri şi 150 marinari.

Flotila turcă a lăsat Constănţenilor o impresie foarte frumoasă prin disciplina şi ţinuta echipajelor, şi mai ales prin aspectul într'adevăr de luptă ce-l aveau navele (până şi torpilele erau la postul lor în tuburi, gata de lansat).

Miercuri 10 Martie la orele 10.30 distrugătoarele au plecat spre Patrie după ce în prealabil şi-au făcut plinul de păcură.

☐ *Flota de turism se măreşte cu o nouă unitate.*

De curând s'a construit S. A. R. O. T. — societate anonimă română de turism — care are de scop să ajute propăşirea turismului prin excursiuni pe „marea noastră" în lungul litoralului.

Din sursă sigură putem anunţa că societatea este în tratative pentru cumpărarea unui mic dar elegant vapor din Franţa.

Sperăm că odată cu exodul la litoral al celor ce simt plăcerea şi nevoia de a respira minunatul aer de mare, să avem şi plăcerea micilor excursiuni cu acest vaporaş în lungul coastelor noastre aşa de puţin cunoscute de pe mare.

In numărul viitor sperăm să dăm informaţii mai precise asupra acestei chestiuni.

☐ *Plecarea unui distrugător în Anglia.*

In urma invitaţiunei primită de M. S. Regele pentru a trimite o navă de război care să ia parte la marea revistă navală ce va avea loc la 20 Mai a. c. în baia dela *Spithead,* Majestatea Sa a hotărât ca această navă să fie frumoasa noastră unitate, distrugătorul *„Regina Maria".*

Această ocaziune este un minunat prilej de afirmare al Marinei noastre în mijlocul tuturor navelor de război străine venite din toate părţile globului la marea revistă navală.

Distrugătorul are comandant pe Dl. Căpit. Comandor *August Roman,* un încercat marinar care, — împreună cu personalul în subordine admirabil format, — suntem siguri că vor face ca prezenţa navei noastre peste mări şi ţări să impresioneze pe toţi străinii prin frumoasa ţinută a navei şi admirabila atitudine a echipajului, atât la *Spithead* cât şi prin toate porturile în care vor face escale la ducere şi la întoarcere.

*

La telegramele trimise cu ocazia adunării generale a Ligei, s'a primit următoarele telegrame răspuns:

Mulţumirile Mele Ligii Navale Române pentru bune gânduri. **Puteţi conta pe tot sprijinul Meu.**

(ss) CAROL REGE

Mulţumesc din inimă D-vs. şi adunării generale, pentru sincera urare.

(ss) MARIA REGINA

*

Donaţia Prezidenţiei Consiliului de Miniştri

Liga Navală Română a primit din partea Prezidenţiei Consiliului de miniştri marele tablou marinăresc care a figurat şi la prima expoziţie maritimă, *„Mircea"* cu pânzele întinse, lucrat de pictorul Cap. D. Stiubei.

Pentru acest important dar Liga Navală a trimis domnului Gh. Tătărescu următoarea adresă de mulţumire:

DOMNULE PRIM MINISTRU,

Profund mişcaţi de darul ce aţi binevoit a-l face LIGII NAVALE ROMÂNE, prin preţioasa pictură a D-lui Căpitan Stiubei, care înfăţişează începutul Marinei noastre — bricul „MIRCEA" şi crucişetorul „ELISABETA", — în numele Comitetului Central, avem onoare a vă exprima viile şi recunoscătoarele noastre mulţumiri.

Gestul Excelenţei Voastre va fi pentru LIGA NAVALĂ un imbold mai mult de a aduce la îndeplinire cu un moment mai de vreme nava şcoală de Marină preconizată de MAJESTATEA SA REGELE, pentru a înlocui pe veteranul bric „MIRCEA" eşit la pensie de acum 4 ani şi lipsind de atunci Marina naţională de o navă proprie pentru formarea tinerelor cadre.

Recunoscători, Vă rugăm, Domnule Prim Ministru, a primi asigurarea deosebite inoastre consideraţiuni.

VICE PREŞEDINTELE L. N. R.
AMIRAL COANDĂ I.

SECRETAR GENERAL AL L. N. R.
COMANDOR NEGULESCU A.

Audienţa la M. S. Regele

Marţi 13 Martie M. S. Regele, Augustul nostru preşedinte, a binevoit să primească în audienţă pe d. *Amiral I. Coandă,* Vicepreşedintele L. N. R. şi pe d. Comandor *A. Negulescu,* Secretar general.

M. Sa a rămas foarte mulţumit de apariţia numărului festiv şi şi-a exprimat dorinţa ca să se lupte pe toate căile pentru mărirea numărului membrilor şi a secţiilor.

Cu acest prilej M. Sa a aprobat proclamarea ca vice-preşedinte de onoare al L. N. R. a domnului Ing. N. G. Caranfil, fost ministru, Valer Pop, Ministru de Comerţ şi Industrie şi V. Sassu, Ministrul Justiţiei.

CIRCULARA FEDERAŢIEI ROMANE DE SPORTURI NAUTICE

In preajma începerei activităţii sportive pe anul 1937, vă tritem următoarele directive, cari intră în programul de lucru al Federaţiei noastre.

1) In primul rând vă rugăm a lua contact cu toate cluburile afiliate din regiunea Dvs., pentru a le pune în vedere să trimită din timp cotizaţia pe anul 1937, adică lei 20 de fiecare membru înscris. Cotizaţiile trebuesc plătite până la 1 Mai 1937.

Federaţia Română de Sporturi Nautice n'are alte venituri şi aceste cotizaţiuni sunt singurile resurse cari ne dă posibilitatea de a putea lucra.

2) Vă rugăm deasemenea a cerceta ce anume cluburi mai sunt în regiunea Dvs. cari nu sunt afiliate şi a insista pentru afilierea lor, atrăgând atenţia în conformitate cu legea O. E T. R. că nu se poate activa fără afiliere, Regiunea rămâne răspunzătoare dacă un club activează fără a fi afiliat.

3) Dacă în anumite oraşe aşezate pe râuri nu sunt încă asociaţii sportive nautice, vă rugăm a vă pune în legătură cu orice altă asociaţie sportivă, îndemnându-i să formeze o secţiune nautică, dând directivele necesare. In viitor Federaţia Română de Sporturi Nautice, va judeca activitatea regiunilor şi după noile cluburi pe care ştiu să le creeze în regiune, prin iniţiativa şi priceperea şi mai ales a interesului, cu care fiecare regiune trebue să-şi mărească neîncetat numărul membrilor şi să răspândească sportul nautic în masa publicului. Se dă ca exemplu activitatea regiunilor sportive nautice din Franţa şi Germania unde fiecare regiune are ca misiune de onoare neîncetata mărire a numărului cluburilor. In acest sens la sfârşitul fiecărei perioade de activitate, fiecare regiune va înainta o dare de seamă de situaţia cluburilor şi a membrilor creiate în timpul anului.

4) In ce priveşte normalizarea sporturilor nautice şi a tipurilor de imbarcaţiuni, comisiunea mixtă a Federaţiei cu aprobarea comitetului Federal a fixat următoarele:

SPORTURI NAUTICE ŞI IMBARCAŢIUNI

1) Canotaj pe râuri mari şi lacuri — Giguri, skifuri
2) Canotaj pe râuri repezi de munte (caiacuri).
3) Canotaj pe lacuri mari, Dunăre şi mare (lotci).
4) Jahting cu bărci cu vele — pe lacuri, pe Mare
5) Plimbări şi navigaţie cu bărci cu motor.

Pentru toate aceste feluri de imbarcaţiuni, activitatea regiunilor se va manifesta prin:

a) Regate regionale pentru diferite feluri de imbarcaţiuni.
b) Regate naţionale.
c) Regate internaţionale.
d) Concursuri de coborâri de caiacuri pe râuri (raiduri nautice).

Punctele a., b. şi d. interesează regiunile.

5) *Pentru regate regionale, vă rugăm a întocmi programul Dvs. pe anul 1937 şi a ni-l remite până la 15 Aprilie cel mai târziu.* Vă infirmăm că anul acesta campionatul naţional va avea loc între 1—15 August fie la Mamaia, fie la Timişoara după împrejurări şi posibilitate.

La regatele naţionale, fiecare regiune va trimite un număr de echipe şi sportivi antrenaţi din timp la cererea Federaţiei.

In plus, la anumite regate regionale speciale şi anume 8—9 Iunie la Bucureşti (ziua sporturilor) 15 Iulie şi 15 August la Constanţa, regiunile vor trebui să trimită câteva echipe, această colaborare, *având caracter de propagandă pentru sporturile de apă.* Pentru sportivii acestor echipe, fiecare regiune este datoare a îngriji ca fiecare sportiv să aibe un carnet de reducere C. F. R., obţinut conform niilor dispoziţiuni pe care le-aţi primit.

6) Pentru a încuraja activitatea regiunii, Comitetul federal oferă fiecărei regiune o cupă „CUPA F. R. S. N." care se va atribui de către Regiune cluburilor respective în baza unui regulament special.

Regiunile vor trimite propunerile pentru acest regulament.

7) F. R. S. N. va face toate sforţările să secondeze opera Domniei Voastre şi vă roagă a semnala greutăţile ce întâmpinaţi pentru a face intervenţiile necesare!

FEDERAŢIA ROMANA DE SPORTURI NAUTICE
Preşedinte Comandor Adj. P. Fundăţeanu
Secretar General,
Ing. I. Berindei

Notă. — Aceste tipuri de sporturi şi îmbarcaţiuni, se vor avea în vedere la diferitele competiţiuni regionale şi naţionael. Federaţia Română de Sporturi nautice *lasă regiunilor şi cluburilor întreaga latitudine,* pentru întrebuinţarea şi a altor tipuri de bărci (de exemplu canoe de râuri etc.), precum şi orice fel de bărci cu vele, tocmai pentru ca regiunile să poată activa şi pregăti publicul pentru sporturile nautice, însă pentru competiţiuni oficiale, fie regionale, fie naţionale nu se admite alte tipuri în sporturile normalizate.

In legătură cu noua activitate a federaţiei de sporturi nautice, Liga Navală va da tot sprijinul acordând premii ori cărei competiţiuni ce i se va face cunoscut prin F. R. N. S., aceasta fiind prevăzut prin statute.

DELA CONSILIUL DE DIRECŢIE CENTRAL

Vineri 16 Aprilie a avut loc şedinţa consiliului de direcţie, prezidat de d. Amiral I. Coandă, prezenţi d. Amiral Gavrilescu Apostol Culea, General Negreanu, Al. Daia şi Comandor Negulescu.

După ce d. Amiral Coandă a expus rezultatul audienţii la M. S. Regele, s'a arătat modalitatea conlucrării cu Salvamarul pentru ca aşăzământul dela Mamaia să dea o demoltare cât mai mare sporturilor nautice, în colaborare cu Municipiul Constanţa, cu A. N. E. F., I. C. R. R., F. R. S. N., O. E. T. R. şi Marina Regală.

Se aprobă un premiu de 5.000 lei secţiei L. N. R. din Cetatea Albă, pentru a-şi acoperi parte din cheltuelile făcute cu prilejul escursiei flotilei secţiei la Constanţa în vara anului trecut.

Se aprobă executarea unui afiş de propagandă propus de D-na Lucia Bălăcescu Demetriade.

Se aprobă facerea unei escursii în bălţile filipom şi la Isaccea cu mănăstirile din vecinătate, însărcinându-se d. Dr. Al Daia şi d. Mohr cu organizarea ei.

Se discută apoi mijloacele de intensificare a propagandei pentru a grăbi construirea nouei nave şcoală „Mircea".

INDREPTAR

Cu toată silinţa ce ne-am dat-o, dat-o, totuşi greşeli de tipar s'au strecurat atât în Nr. 1 cât şi în Nr. 2—3.

In Nr. 1, în ultima strofă a poeziei Elegie, s'a făcut o intervetire de rânduri. Strofa originală sună astfel:

E gol în juru-mi şi-i gol departe
Pe apa toamna s'aşterne greu
Şi-un plâns s'aude, purtat pe valuri
E plânsul mării şi plâng şi eu.

In Nr. 2—3, pe lângă cele prevenite prin foaia volantă şi anume:

Pagina 144, titlul corect este CERCETAREA ŞTIINŢIFICA.

La sumar, în dreptul pag. 122 se va citi: *Sporturile Nautice* în loc de „noastre";

Pagina 102, s'a scăpat din vedere a se arăta că portretul este al mult regretatului Comandor Popovăţ;

Pagina 85, col. I, rândul 12 de jos în sus se va citi *„de nu interveneau"* în loc de „de interveneau".

Pag 56, col. II, rândul 8 de sus în jos a se citi 41 în loc de 45;

Pag. 53, în primul rând al explicaţii fotografiei se va citi *„Amiralul Em. Koslinski"* în loc de „Amiralul Em. Kosbinski".

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	15 Apr.	13 Mai	10 Iunie
SOULINA	16 h.	—	15 „	13 „	10 „
	—	15 h.	15 „	13 „	10 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	14 „	11 „
	—	15 h.	18 „	16 „	13 „
ISTANBUL	11 h.	—	19 „	17 „	14 „
	—	11 h.	20 „	18 „	15 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	21 „	19 „	16 „
	—	11 h.	23 „	21 „	18 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	24 „	22 „	19 „
	—	20 h.	24 „	22 „	19 „
MALTE	6 h.	—	27 „	25 „	22 „
	—	20 h.	28 „	26 „	23 „
	16 h.	—	29 „	27 „	24 „
TRIPOLI ou TUNISE	—	10 h.	30 „	28 „	25 „
	17 h.	—	4 „	29 „	24 „
	—	17 h.	4 „	30 „	25 „
GENES (facult.)	6 h.	—	1 Mai	29 „	26 „
	—	18 h.	1 „	29 „	26 „
MARSEILLE	14 h.	—	3 „	31 „	28 „
	—	12 h.	7 „	4 Iunie	2 Iulie
ORAN (facult)	17 h.	—	9 „	6 „	4 „
	—	17 h.	10 „	7 „	5 „
ALGER	13 h	—	11 „	8 „	6 „
	—	14 h.	13 „	10 „	8 „
ISTANBUL	9	—	19 „	16 „	14 „
	—	17 h.	19 „	16 „	14 „
CONSTANTZA	13 h.	—	20 „	17 „	15 „
	—	20 h.	24 „	21 „	18 „
SOULINA	6 h.	—	25 „	22 „	19 „
	—	7 h.	25 „	22 „	19 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	25 „	22 „	19 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	10 / IV	30/IV	16 / V	30 / V	17 /VI
SULINA	17 h.	—	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
	—	18 h.	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	1/ V	17 «	31 „	18 „
	—	12 h.	13 „	3 „	19 «	2/VI	20 „
ISTANBUL	14 h.	—	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
	—	20 h.	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
HAIFA	6 h.	—	19 „	8 «	25 «	8 „	25 „
	—	18 h.	20 „	9 «	26 «	9 „	26 „
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
	—	20 h.	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
BEYROUTH	6 h.	—	22 „	11 „	28 «	11 „	28 „
	—	11 h.	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
HAIFA fac.	17 h.	—	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
	—	12 h.	25 „	14 «	31 «	14 „	1/VI
IAFFA	18 h.	—	25 „	14 «	31 «	14 „	1 „
	—	14 h.	27 „	15 «	1 /VI	15 „	2 „
PORT-SAID	7 h.	—	28 „	16 «	2 «	16 „	3 „
	—	12 h.	29 „	17 «	3 «	17 „	5 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	29 „	18 «	4 «	18 „	6 „
	—	14 h.	2/V	21 «	7 «	21 „	8 „
ZIMIR (facult.)	9 h.	—	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
	—	20 h.	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
	—	14 h.	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
CONSTANTZA	15 h.	—	8 „	27 «	13 «	27 „	14 „
	—	20 h.	11 „	30 «	16 «	30 „	17 „
SULINA	7 h.	—	12 „	31 «	17 «	1/VII	18 „
	—	8 h.	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA.

VAPORUL „DACIA"

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7850	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5550	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3350	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1750	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87,5	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65,5	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34,5	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18,5	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 1048	Fr. frs. 555	—	Fr. frs. 771	Fr. frs. 774	Fr. frs. 871
	II	„ 740	„ 377	—	„ 573	„ 569	„ 637
	III	„ 343	„ 160	—	„ 264	„ 260	„ 212
	IV	„ 185	„ 93	—	„ 116	„ 110	„ 96
BEIRUT	I	Fr.frs. 1,792	Fr.frs. 1.381	Fr. frs. 922	—	Fr. frs. 223	Fr. frs. 504
	II	„ 1,313	„ 1004	„ 671	—	„ 169	„ 354
	III	„ 723	„ 538	„ 306	—	„ 104	„ 189
	IV	„ 400	„ 285	„ 141	—	„ 59	„ 100
HAIFA	I	L. P. 15.000	L.P. 12.000	L.P. 7.800	—	—	L P. 3.400
	II	„ 10.850	„ 9.000	„ 5.450	—	—	„ 2.550
	III	„ 6.500	„ 4.500	„ 2.480	—	—	„ 1.200
	IV	„ 3.380	„ 2.300	„ 1.170	—	—	„ 0.660
ALEXANDRIA	I	P. T. 1,470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	II	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipteni
L. P. = Lire Palestiniene.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne : Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECARI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	—	—	20/III	18/IV	16/V	13/VI
SOULINA	17 h.	—	—	—	20 „	18 „	16 „	13 „
	—	18 h.	—	—	20 „	18 „	16 „	13 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	21 „	19 „	17 „	14 „
	—	7 h.	28/I	21 „	22 „	20 „	18 «	15 „
ISTANBUL	8 h.	—	29 „	22 „	23 „	21 »	19 „	16 „
	—	18 h.	29 „	22 „	23 „	21 »	19 „	16 „
LE PIREE	14 h.	—	31 „	24 «	25 „	23 „	21 „	18 „
	—	11 h.	2/II	26 «	27 „	25 „	23 „	20 „
VOLO	11 h.	—	3 „	27 „	28 „	26 „	24 „	21 «
	—	15 h.	4 „	28 „	29 „	27 „	25 „	22 «
SALONIQUE	9 h.	—	5 „	1/III	30 „	28 „	26 «	23 „
	—	20 h.	6 „	2 „	31 «	29 „	27 «	24 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	8 „	4 „	2/IV	1/V	29 „	26 „
	—	20 h.	8 „	4 »	2 „	1 »	29 „	26 „
MYTILINE	6 h.	—	8 „	4 „	2 „	1 „	29 »	26 „
	—	20 h.	8 „	4 „	2 „	1 „	29 «	26 „
IZMIR	6 h.	—	9 „	5 „	3 „	2 «	30 „	27 „
	—	18 h.	9 „	5 „	3 „	2 »	30 „	27 „
ISTANBUL	6 h.	—	11 „	7 „	5/X	4 „	1/VI	29 „
	—	12 h.	11 „	7 „	5 „	4 „	1 „	29 „
CONSTANTZA	13 h.	—	12 „	8 »	6 „	5 „	2 „	30 „
	—	20 h.	—	10 »	8 „	7 „	4 «	2/VII
SOULINA	7 h.	—	—	11 „	9 „	8 „	5 «	3 „
	—	8 h.	—	11 „	9 „	8 „	5 »	3 „
GALATZ	18 h.	—	—	11 „	9 „	8 «	5 «	3 „

„REGELE CAROL II", „ROMÂNIA" și „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanța-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanța.

Linia III : Constanța-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanța.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I	DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 22	Luni ora 23	12/IV	19/IV	26 / IV	3 / V	10 /V	17/V
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	19 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	14 »	22 „	28 „	6 „	12 „	20 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	15 »	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	17 „	—	1/ V	—	15 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	1 „	—	15 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	17 „	—	1 „	—	15 „	—
	Plec.	—	D-că » 11	18 „	—	2 „	—	16 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	19 „	24 „	3 „	8 „	17 „	22 „
	Plec.	» » 12	Marți» 16	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „
HAIFA	Sos.	Luni » 10	—	—	26 „		10 „	—	24 / V
	Plec.	» » 24	—	—	26 „	—	10 „	—	24 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
	Plec.	» » 11	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» « 15	» » 15	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	24 „	1/ V	8 „	15 „	22 „	29 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesitățile serviciului vor cere.

INFORMAȚIUNI

PREȚUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din prețul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Prețul biletelor de clasa I-a, a II-a și a III-a cuprinde și costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turiști, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obținerea în prealabil a aprobărei Direcțiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 și 12 ani plătesc 50% din prețul tarifar al biletului. Dacă o familie călătorește cu mai mulți copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soț, soție și copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra prețului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIȘTI ȘI VOIAJORI DE COMERȚ. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului tarifar al biletului , artiștilor de teatru, și varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra prețului tarifar, voiajorilor de comerț, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimații speciale.

EMIGRANȚI. Se acordă emigranților o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIȘTI. Turiștii cari călătoresc în grupe de cel puțin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ȘI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra prețului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaș timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soț, soție și copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere și întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra prețului biletului de întoarcere, plătind prețul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind prețul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugați a anunța cu cel puțin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAȘAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina și Egipt este interzisă persoanelor al căror pașaport nu va purta viza unui Consulat al țării de destinațiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admiși pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informațiunile dela consulate, privitor la condițiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiți în țările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât și la plecarea călătorilor din Constanța.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât și cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reținute la vamă.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Petroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRA

BISERICA DIN PITORESCUL VÂLCOV

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

NO. 5. — ANUL V
MAI 1937

„Cheia viitorului nostru este drumul Dunării spre marea largă."

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 5

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

MAI 1937

CUPRINSUL:

Cpt. N. Vlădulescu: Jean Bart . . . . . pag. 61

C-dor Adj. P. Fundăţeanu: Liga Navală . . . . . „ 62

Dr. Virgil Vasiliu: Un nou cod maritim . . . . . „ 06

Mirth: Dela un număr la altul . . . . . „ 68

Elev Pleşoianu Dem: Cu „Stihi" pe mări . . . . „ 72

O. P.: O călătorie în Danemarca . . . . . „ 75

Literatură . . . . . „ 77

Din toată lumea . . . . . „ 78

Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea" . . „ 79

Informaţii-Noutăţi . . . . . „ 82

Preţul abonamenelor pe un an;

Pentru instituţii intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25.* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10.* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30	pl.	BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl. 24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA	pl. 21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA . . .	pl. 14.—	„
„	8.30	sos.	VALCOV	pl. 11.—	„

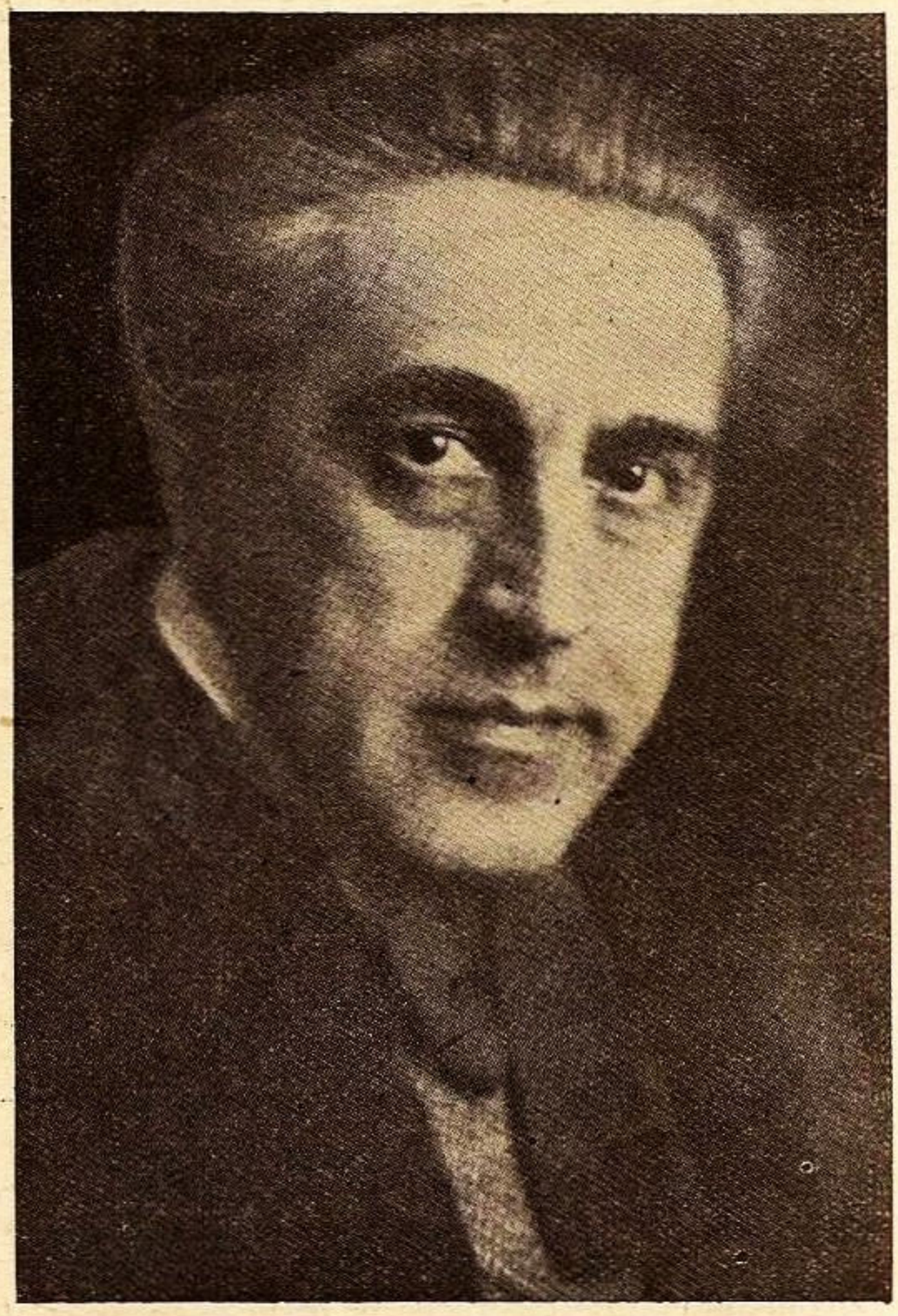
Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

JEAN BART *)

(EUGENIU P. BOTEZ)

Se împlinesc 4 ani dela moartea celui care pe lângă marele scriitor, excelentul marinar, omul superior, a fost unul din stâlpii Ligei Navale și întemeetorul revistei noastre. Unul din admiratorii săi ne-a trimis rândurile de mai jos, destinate pentru numărul festiv. Noi le-am rezervat pentru această tristă comemorare.



Cine a avut posibilitatea să petreacă cel puțin câteva din zilele calde de vară, în Techirghiolul nostru atât de recreativ și să-și facă plimbarea pe faleză, în apus de soare, când marea pare o imensă oglindă plină de vrajă, nu se poate să nu fi văzut în mulțimea aceea împestrițată, un om masiv, cu fața lui plină de bunătate, luminată de un zâmbet atât de uman și de doi ochi atât de iscoditori ai nesfârșitului din prelungirea mării, iar în urma lui grupulețe de tinere și tineri, agitându-se și apropiindu-se cât mai mult de el.

— Sst ! uite pe Bart. — Hai să-i vorbim. — Fugi că râde de noi; — Nu te teme; i-am vorbit odată. Este așa de bun și așa de înțelegător.

Și în felul acesta, gândul doritorilor să-l vadă cât mai mult și să-i vorbească, alunecă din idee în idee, până ce se pierde în marea, vasta mare a literaturii.

Jean Bart și literatura română.

Este un simbol și un sens. Un simbol, sub raportul legăturii dintre viață și literatură.

Omul acesta a înțeles literatura ca un puternic mijloc de umanizare, de luminare și cunoaștere a vieții. Se zice că în Sumatra sunt un fel de cărăbuși ce dau o puternică lumină în timpul nopții. Oamenii, mulțimea călătorilor, îi folosesc, punându-i în vârf de băț, ca astfel să se poată vedea drumul cel bun, în lumina lor atât de plăcută. Ei bine, scriitorul adevărat este lumina cărărilor vieții mulțimii. **) El pătrunde viața sub diferitele ei aspecte, disecă aparența înconjurătoare spre a descoperi acea „idee divină" după cum spunea filosoful Fichte. căutând astfel să aducă pe om la adevărata înțelegere a rostului vieții. Scriitorul deci, spre a fi subt imperiul convingerilor lui Fichte, face din literatură „o revelare continuă a Divinului în ceea ce este pământesc și de rând". Dar pentru aceasta, după cum susține marele predicator al sincerității, Th. Carlyle, el însuși, scriitorul, „trebue să fie o bucată din inima veșnică a naturii însăși". Trebue prin urmare să vadă bine viața și să redea, să scrie sincer. Tot ce este sincer, este mare, este emoționant. Jean Bart este un simbol al acestui scris. De altfel, cultura lui solidă nici nu i-a permis să fie altcum.

Sub acest raport, după cum ni-l arată G. Ibrăileanu, marele nostru scriitor Jean Bart prezintă o „fizionomie specială în literatura română". Temeinica sa formație sufletească i-a permis să scrie aceea ce a trăit, el însuși simțindu-se acea bucată din inima naturii. Să ne amintim de suavul său „Jurnal de bord", din care transpiră toată poezia, tot farmecul și toată vraja mării și a Dunării noastre, jurnal în care se vede adevăratul suflet al omului sortit să rătăcească în largul apelor, emoționat și captivat de puterea lor irezistibilă; să ne gândim la paginile atât de frumoase și înțelese probleme sociale din „Datorii uitate" ; să revedem „Acasă și în războiu", sau „După 20 de ani", scris plin de emoție, plin de suflet, o adevărată revărsare de simțire umană ; să gustăm din plin acel volum rar, „Peste Ocean" în care găsim atâta putere de redare și caracterizare a tot ce a văzut el în America, atâtea resurse de profunde cunoștințe și adânc

*) Articol publicat în ziarul „Glasul Bucovinei", la moartea lui Jean Bart.

**) Th. Carlyle. Eroii.

L I G A N A V A L Ă *)

Se împlinesc 10 ani de când în casa Domnului *Amiral Coandă*, un grup de inimoşi ofiţeri ai Marinei Regale au ridicat flamura de plecare a unui nobil sentiment purtat de multă vreme şi cu multă grijă în inima şi în sufletul marinarilor noştri pentru aflarea cărării luminoase şi de temeinică cunoaştere a interesului ce ne leagă de Calea Mării.

Din această adâncă preocupare pentru interesele mari ale Ţării, a eşit *Liga Navală*, instituţie care nu trebue privită numai ca un produs al unui sentimentalism marinăresc, ci ca o operă care se încadrează în marea frescă a realizărilor noastre culturale şi patriotice.

Dacă astăzi constatăm că tot ce a făcut statul timp de ½ secol, pentru a ne lega mai mult de rosturile Mării, este încă departe de ceeace ar fi trebuit să realizeze un stat pe care soarta l-a aşezat pe axa marilor drumuri al Europei Centrale, aceasta se datoreşte faptului că până astăzi suflarea românească nu s'a identificat încă cu problemele fundamentale ale Mării.

Lipsită de orientarea necesară, această suflare românească a rămas încă stăpânită de mentalitatea agricolă care a ţinut-o până astăzi în ignoranţă faţă de problemele Mării şi a făcut-o să fie refractară la sugestiile pe care totdeauna apa le-a dat omului de pe uscat.

Având cultul pământului şi al munţilor care i-au servit de adăpost şi pivot în toate înfătuirile sale istorice — poporul nostru a continuat să privească Dunărea şi Marea ca hotare de despărţire între el şi restul lumii. Această mentalitate îşi are în bună parte explicaţia şi cauza în acea năzuinţă către păstrarea unităţii naţionale care ne-a condus viaţa timp de aproape o mie de ani şi care a ţinut încordată atenţia, privirea şi speranţa unui popor întreg — peste Carpaţi — împiedicându-l de a privi şi medita prea mult la Mare.

Astăzi, când unitatea naţională şi odată cu ea unitatea noastră geografică este înfăptuită, este o eroare să mai continuăm a considera Marea şi Dunărea ca hotare de apărare, ca graniţe de despărţire şi va trebui să ne însuşim concepţia generală a omenirii de astăzi, acea concepţie în care Marea şi Oceanul departe de a despărţi ţările şi continentele, din contră le apropie.

Intraţi în concertul general al popoarelor, trebue să înţelegem că întregirea noastră teritorială nu însemnează totul atâta vreme cât nu asimilăm în fiinţa, în organismul şi în spiritul nostru, MAREA. Dar această asimilare nu este numai o chestiune de program, de organizare sau de activitate. Ea este întâi de toate o chestiune de spirit. Ne este necesar în primul rând acel spirit care trebue să stea la baza oricărei întreprinderi, oricărei instituţiuni şi oricărei creaţiuni, spirit care dă impuls şi direcţie energiilor.

Se poate înţelege deci că *Liga Navală*, agitând pânzele propagandei nu are numai rostul de a tălmăci întregii suflări româneşti marile probleme pe care le pune Marea pentru neamul nostru, ci are mai ales rostul de a înfrânge sau în orice caz de a lărgi mentalitatea unui popor agricol, care nu trebue să mai rămână dependent numai de pământ şi îndurarea cerului. Binefăcătoare şi necesară într'o anumită fază a desvoltării unui popor, mentalitatea agricultorului devine primejdioasă dacă nu e complectată sau dacă nu este lărgită la timp şi atât încât să cuprindă întregul proces economic al propăşirii unui stat.

Marile civilizaţii ale antichităţii au apărut şi s'au desvoltat graţie fertilităţii solului. Leagănul lor au fost văile

*) Conferinţă ţinută la radio la 19 Aprilie în cadrul conferinţelor închinate mării.

înţeles uman şi este destul pentru a ne da seama ce înseamnă un scriitor „occidental", cum atât de bine i s'a spus. Jean Bart a fost unul dintre cei mai culţi scriitori ai noştri. Să citim ultima lui carte *„Europolis"* şi în fiecare cuvânt, în fiecare construcţie de frază se vede o cultă elaboraţie cerebrală. Urcându-ne mai sus, intrăm în atmosfera acestui roman, eterna schimbare în viaţa aceasta eternă, mereu acea „la vie... la vie... c'est la vie..." atât de neînţeleasă. De aici şi sensul amintit mai sus. Un scriitor nu are sens fără cultură. Cultura este aceea, care face din scriitor un predicator al celor mulţi. Vai de predicatorul care urcă amvonul cărţii, al scrisului, fără această temeinică cultură. Jean Bart a înţeles întreg sensul acesta. Imprejurările i-au fost şi ele favorabile. A trebuit, ca toţi însetaţii de carte ai vremii lui, să trăiască şi el în spiritul impus de secolul XIX, să fie socialist. Să nu ne speriem de acest termen, în cazul de faţă. Socialismul acesta românesc, moldovenesc mai ales, era „un curent cultural". Un intelectual trebuia să studieze şi să ştie totul. Câţi dintre îndrumătorii noştri de azi nu-şi au formaţia lor sufletească destul de sănătoasă în acest vechiu socialism românesc. Şi ce era acest curent ce stăpânea întreg tineretul de acum 40-50 ani? Era, după cum atât de bine ne spune G. Ibrăileanu în lucrarea sa „Scriitori şi Curente", „evoluţionismul lui Spencer, transformismul lui Darvin, materialismul lui Moleschott, determinismul lui Taine, fatalismul istoric al lui Marx, realismul literar francez şi rusesec, fenomenalismul linguistic al lui Lambrior şi — pesimismul lui Eminescu, aşa de puţin „socialist".

In asemenea împrejurări de cultură a trebuit să se formeze Jean Bart, căutând să pătrundă şi să înţeleagă sufletul omenesc, societatea, natura, ah, natura aceea divină: marea, nemărginirea, eternul cu eterna sbuciumare a vieţii. Aşa, cu sufletul acesta înţelegător, cald, uman, cu inima încălzită la văpaia unei reale pregătiri intelectuale şi cu modestia ce i-a impus-o măreţia de nepătruns a lumii, a universului, Jean Bart scriitorul, Eugen Botez comandorul, şi-a dus cei aproape 60 ani, între bordul vasului şi casă, pe ape şi uscat, mereu stăpânit de o pasiune: să-şi facă datoria într'o exemplară conştiinciozitate, iar prin scrisul său, din dosul a tot ce ne înconjoară, să descopere acea idee divină, viaţa, existenţa.

Nu mult după apariţia romanului *Europolis*, acest maestru al condeiului a murit. A trecut dincolo, în nemărginirea pe care mereu a iscodit-o, om rătăcitor pe ape, plin de gânduri şi dorinţi.

Parcă a fost o tristă prevestire sfârşitul romanului: „Ţărmul se şterge în zare: o pată, un punct, un fum... nimic".

Şi totuşi, eterna viaţă îşi urmează eterna cale. Stăpâniţi de scrisul său, ne-am oprit o clipă cu gândul asupra aceluia, care este şi va rămâne pentru noi, Jean Bart.

Căpitan N. VLADULESCU
Director de studii
Liceul militar „R. F. I." Chişinău

mânoase ale Nilului, Tigrului, Eufratului şi Gangelui... Dar toate acele civilizaţii în clipa în care s'au întins până la vecinătatea cu Marea şi nu i-au înţeles avantagiile economice, s'au năruit sau şi-au grăbit decadenţa.

Ajunse în contact cu Marea, toate popoarele agricole ale Orientului de odinioară au continuat să o privească şi să o judece cu ochiul şi spiritul agricultorului. Aceasta a fost cauza principală a prăbuşirii lor. In această privinţă, istoria Egiptului antic este o mărturie clară: este statul care îşi întemeiase unitatea având ca bază geografică Nilul şi ca sursă de avuţie valea celebrului fluviu. Dar în tot timpul acestei desvoltări, vechiul popor a neglijat Marea şi problemele pe care le punea vecinătatea ei. Faraonii n'au preţuit îndeajuns Marea şi tocmai pe Mare s'a decis soarta minunatei lor împărăţii. Toată acea civilizaţie care ne umple şi astăzi de admiraţie şi care a fost produsul unui popor eminamente agricol, s'a născut şi s'a înmormântat pentrucă Egipteanul de atunci ştiind să fie un eminent agricultor, n'a putut fi la timp şi un bun marinar şi un bun comerciant. Istoria Egiptului ne învaţă cu prisosinţă că în viaţa statelor ca şi a indivizilor, un bun al cărui rod nu-l preţuieşti, poate fi luat cu uşurinţă de alţii.

In casa Egipteanului, pe calea Mării au venit alţii să-i rodească bogăţiile agriculturii.

Ţinând seama de aceste lecţii ale istoriei, socotim că astăzi pentru ţara şi poporul nostru, rolul de căpetenie al Ligei Navale este acela de a propaga ideia şi a întări convingerea în adâncul sufletului românesc că nu este destul să stăpânim legal Marea ca element geografic, nu este deajuns să o posedăm, ci este neapărat nevoie să o asimilăm ca factor component în structura noastră spirituală aşa cum ea intră în structura noastră geografică şi economică. *Trebue să învăţăm a cunoaşte Marea, pentru a o utiliza făcând-o să rodească pentru bogăţia şi propăşirea neamului nostru.*

Dar Liga Navală nu poate porni pe această cale înainte de a arunca o privire înapoi către acei premergători care au simţit nu numai poezia Mării şi nu au avut în Mare şi Dunăre numai un hotar şi o graniţă de despărţire, ci au căutat să le asimileze în rândul factorilor de viaţă economică şi spirituală a poporului nostru.

Privind în trecut vom găsi acele instituţii create de strămoşii noştri în legătură cu viaţa de apă şi vom deslega tainele dispariţiei lor. In acest proces vom găsi preţioase lecţii pentru viitor, căci vom înţelege dacă poporul nostru a rămas la mentalitatea lui de agricultor din nepăsare faţă de problemele Mării sau din cauza marilor întâmplări ale istoriei Orientului care ne-au despărţit de toate binefacerile pe care putea să ni le aducă drumul liber al Mării.

Unind trecutul cu prezentul vom lega cărarea bătută şi vom şti ce să facem ca această legătură cu Marea să nu rămână în bătaia vânturilor.

Ar fi o ingratitudine către strămoşi, dacă n'am recunoaşte că şi ei au preţuit şi au cultivat această legătură cu Marea şi Dunărea.

Incepând din epoca colonizărilor greceşti ale Miletului pe coasta Mării Negre, amintind de civilizaţia grecească ce s'a prins ca o ancoră de speranţe economice si politice pe coasta noastră de argint şi până la gurile Dunării, de vechia Istria si Tyras, amintindu-ne de legăturile grecilor cu Sciţii, Dacii şi Geţii din părţile noastre. şi cu mărturiile tot mai evidente că Decebal n'a voit să renunţe la linia Dunării şi porturile de pe coasta Mării Negre, fapt pe care-l afirmă Dio Cassius ca una din cauzele principale ale războiului cu Traian, străbătând epoca nebuloasă a plămădirii poporului românesc, răsbind prin besna evului mediu, amintindu-ne de expediţiile Goţilor din veacul III cari au plecat din Deltă şi malul dobrogean şi au ajuns pe ţărmurile Thesaliei, apoi expediţia din 935 a lui Svietoslav cu câteva mii de bărci asupra Bosforului plecate tot din Delta noastră şi în special de acele minunate aşezări comerciale ale genovezilor din secolul XI-XIII, apoi de acele încercări ale Basarabilor de a ajunge la Mare şi Dunăre, ori de luptele românilor până în epoca modernă, constatăm că activitatea economică-comercială la gurile Dunării, în Dobrogea şi pe toată Dunărea până la Porţile de Fer, n'a încetat. Această activitate de câteva ori seculară a creiat aşezări temeinice despre care avem prea puţine documente, dar ale căror urme totuşi vorbesc îndeajuns, de oarece a existat aci o zonă de atracţie, o zonă de contact a drumurilor continentale venind din Sudul şi Nordul Europei, dar mai ales din Ungaria, Boemia, Polonia, Rusia şi Scandinavia şi cari convergeau la gurile Dunării, unde se concentra o avuţie ce venea din ţara noastră şi dinspre Roma Nouă, şi care nu rezulta deci din activitatea drumurilor de uscat.

Această neîncetată manifestare de viaţă economică ca şi nevoia de apărare a hotarului de apă, este explicaţia firească a faptului istoric de ce suntem noi românii şi strămoşii noştri Dacii, singurul popor care am iubit în această parte a Europei, Munţii, Dunărea şi Marea, şi am ştiut să ne fixăm între aceşti factori geografici, din care ne-am făcut hotare de speranţe şi suferinţe.

In această zonă a pulsat de veacuri o viaţă marinărească, o viaţă care s'a manifestat în direcţia preocupărilor marinăreşti, pescuit, transporturi pe apă, treceri de oameni şi mărfuri peste apă, viaţă ce şi-a urmat ritmul, s'a repetat în împrejurări similare şi a influenţa formaţia politică la apărarea intereselor locale şi naţionale. Din această populaţie s'a recrutat personalul monoxilelor primitive, a şeicilor, a acelor speciale bărci lungi şi înguste ale Muntenilor şi Moldovenilor de mai târziu.

Şi dacă documentele scrise, acest slujitor care întreţine firul istorii omenirii, nu ne pot arăta că ce facem sau ce simţim noi astăzi a fost făcut şi simţit de alţii înaintea noastră, vom găsi însă alte mărturii preţioase care ne vor arăta că neamul românesc s'a avântat întotdeauna pe undele drumeţe ale Dunării şi Mării.

In cronica lui *Nestor*, în legendele bulgăreşti [1]), în izvoarele bizantine, în acele titluri de „stăpânitori ai Dunării şi Mării" avem mărturii preţioase că încă din veacul al XIV, Basarabii au pus în ghirlanda stemei lor şi posesiunea apelor pe cari le-a legat în cuprinsul hotarului naţional.

In luptele lor pentru stăpânirea Dunării şi cetăţilor maritime, sub Mircea, Muşat I, Vlad Vodă, Dan, Ţepeş, vedem flotilele munteneşti şi moldoveneşti cooperând cu armata de uscat şi chiar cu flotele papale cari au intrat în Marea Neagră şi pe Dunăre până la Nicopole. Ce minunate mărturii cuprind jurnalele de bord scrise de străini asupra vitejiei şi iscusinţei marinarilor noştri. [1])

---

[1]) „Dan Voevodul are multe stăpâniri pe malul Mării, palate, oraşe, mânăstiri pe valea Dunării" etc.

[1]) Chroniques Anciennes d'Angletere, jurnal de bord, scris de J. de Warvin, Conte de Forstell, povesteşte de luptele pe Dunăre la Nicopole, Silistra, Giurgiu, Gura Jiului, unde au luat parte flota papală armată de Veneţieni sub comanda cardinalului Julian şi unde a cooperat 40-50 de şeici munteneşti sub comanda lui Ţepeş, reprezentantul şi fiul lui Vlad Dracul şi oştirea muntenească aliată cu oastea lui Ion Huniade. Preţiosul document vorbeşte de existenţa unui corp de debarcare de 500 marinari cari însoţeau flota în operaţiile de trecere şi forţare a punctelor întărite pe Dunăre.

Dar înfricatele lupte pentru stăpânirea Cetății Albe și Chilia, aceste două prețioase chei ale Moldovei, de a căror pierdere, înțeleptul și viteazul Ştefan, a fost atât de amărît spunând că a pierdut plămânii Moldovei ?

Dar luptele lui Mihai Viteazul pentru păstrarea linii Dunării ?

Căci în afara rațiunilor de apărarea hotarului, au fost și rațiuni economice, acele faimoase venituri ale schelelor dela Mare, în Deltă și pe Dunăre unde pulsa o viață maritimă determinată de funcțiunile drumurilor de apă într'o zonă de contact cu drumrile terestre din Nordul și Centrul Europei.

Mai bine și mai convingător decât orice document, despre legătura neamului românesc cu Dunărea și Marea, ne vorbesc cântecele și versurile populare prin cadența lor zbuciumată și prin slovele ce nu s'au scris.

Vitregia vremurilor însă, ne-a despărțit 300 de ani de gurile Dunărei și de Mare. Dacă această despărțire n'a reușit să distrugă populația marinărească și ocupațiile sale, totuși prin faptul că ne-a închis drumul liber al mărilor, tocmai în vremurile când factorul economic ori politic al Mării intra mai mult în viața popoarelor ca o binefacere și aducătoare de progres, ea a fost fatală pentru desvoltarea mentalității noastre marinărești.

Din cauza acestei despărțiri de gurile Dunării și de Mare, poporul nostru n'are astăzi acea mentalitate care să-i lărgească orizontul și a rămas cu spiritul de agricultor, țintuit între cer și pământ. Din această cauză problema esențială care se pune astăzi pentru poporul nostru este aceia de a lărgi și completa mentalitatea agricultorului cu o mentalitate marinărească pe care astăzi vrea să o trezească, să o desvolte și să o propage LIGA NAVALA.

Iată de ce Liga Navală a arborat flamura pentru subscripția națională a unei noui nave școală Mrcea, care să ducă mai departe spiritul care de 1/2 veac s'a manifestat ca o glorie românească prin cele 2 marini: de război și de comerț care s'au comportat atât de strălucit în campania din 1913 și în războiul de întregire națională.

Prin noua navă școală, spiritul Mircea va continua să întrețină focul sacru ce unește cele două marini într'un singur suflu și organism. Dar acest spirit trebuie să fie de acum, spre deosebire de trecut — unde nu a putut depăși zona marinărească, — un spirit care să cuprindă întreaga suflare românească.

Iată pentru ce Liga Navală se străduește să facă cunoscut publicului românesc, problemele politice-economice pe cari le ridică Marea noastră, iată pentru ce cere întărirea puterii maritime, pentru ce întreține vie dragostea de mare și studiază soluțiile potrivite cu interesele naționale în toate problemele technice, marinărești, și mai ales caută să formeze conștința marinărească, să încurajeze industria, comerțul maritim, și instituții de credit maritim, etc. Liga Navală vrea să lumineze opinia publică făcând-o să înțeleagă că orice aranjament se face în Balcani, să se facă cu scopul major al securității zonei maritime pentrucă tot ce atinge această securitate, atinge România, *ai cărei plămâni sunt la frontiera maritimă.*

Liga Navală amintește Românilor că lovitura care a decis soarta războiului mondial a venit pe Mare și că dela Salonic a plecat prăbușirea celor ce ne-au rupt linia Dunării și accesul liber la Mare.

Problema politică în Marea Neagră este de cea mai mare adâncime cu repercursiuni pe planul internațional.

Faptul că stăpânim o țară bogată, cu câmpii mănoase și munți care poartă aur, nu trebue să ne facă să uităm că stăm pe transversala eurasiană, pe cel mai scurt drum continental care leagă Atlanticul cu Oceanul Indian. Suntem țară de echilibru european la întretăierea Orientului cu Occidentul, și trebuie să facem viabil statutul dela Strâmtori, pentru ca acesta să rămână pe linia politicii de echilibru și pe ideia de solidaritate în interesul general ș mai ales să nu reînvie în viitor altă chestiune a Orientului.

Prin jocul alianțelor și Înțelegerii Balcanice, rolul României a crescut enorm, iar poziția noastră maritimă a devenit o *poziție de ordine și de conservare.*

Stabilitatea politică a regimului juridic dela Strâmtori *interesează fundamentele conservării noastre și în primul rând Dobrogea, acest țărm de mare, acest pământ al Dunării și Mării românești.*

Este clar ce reprezintă Dobrogea pentru noi și ce este drumul liber al Mării pentru Dobrogea. Pericolul interceptării acestui drum, *este pericolul direct al inimii României întregite, căci cine stăpânește Marea și gurile Dunării, are și petrolul și grânele noastre.*

Liga Navală știe și amintește că în istoria lumii, nimic nu e terminat, pentrucă fiecare progres ca să fie conservat, cere un efort. Liga Navală lămurește Românilor analiza activității românești capabilă să se desfășoare pe litoral, la larg, în Deltă și pe fluviu.

Ideia renașterii vechiului drum Baltica și Marea Neagră e în mers. Tot ce este economic, tot ce e comercial de la Baltica la Marea Neagră și în axa Europei Centrale, se face în zona noastră maritimă.

Liga Navală explică de ce alții au investit în această zonă de contact sute de milioane de lire pentru comerțul în Levant, și că a sosit timpul ca România să conducă în cadrul Înțelegerii Balcanice creditul maritim care să aducă între națiunile interesate la conservarea drumului liber în Bosfor, cooperarea economică și comercială maritimă. Liga Navală atrage atenția că din tonajul comercial al navelor de Mare și Dunăre ce transportă bogățiile României, abia 7% este sub pavilion românesc. Peste 3 miliarde se pierd anual din acest transport maritim și fluvial, sau 30 miliarde în 10 ani, care iau drumul străinătății. [1])

Toți românii sunt interesați în pierderea acestor sume din economia națională. Nu este exportator, nu e agricultor să nu se uite spre calea Mării, de unde așteaptă mântuirea. De acolo vin în porturi cargoboturile, dinspre Mare vine cererea, de acolo naște oferta.

Ridicarea și avântul agriculturii românești va veni numai când între el și transportul cerealelor noastre *nu va mai fi nici un intermediar străin de rosturile noastre. Agricultorul român să fie interesat prin munca și produsele lui în toată filiera desfacerii produselor sale în a-*

---

[1]) Exportul României în 1935 a fost de 10 mil. tone marfă, importul de 0.6 mil. tone, sau 8,2 mil. tone transportate pe calea apei. Dacă ținem seama că S. M. R. a transportat numai 1/4 mil. tone și N. F. R. numai 1/4 mil. tone, aceasta însemnează că numai 6-7% din trasporturile de pe apă se fac sub pavilion românesc.

Din cele 21 miliarde la export, socotit 2000 lei tona, și cele 12 miliarde la import, socotit la 20.000 lei tona, rezultă că N. F. R. și S. M. R., realizează circa câte 100 mil. la cele 250.000 tone transportate de fiecare din aceste servicii de stat. Nu mai vorbim despre transportul pe apă a petrolului nostru, unde pavilionul românesc este ca și inexistent, fapt care se repercutează cu o gravă lacună și o mare pierdere în economia națională, aceste câteva miliarde ce se pierd anual prin nepăsarea noastră, reprezintă în valută forte posibilități economice — financiare cari ar trebui să miște nepăsarea și lâncezeala noastră în operațiunile comerciale care ne leagă de calea apelor noastre.

genţiile de plasare, în transportul pe Dunăre şi Mare, în agenţiile maritime, în asigurările maritime, etc. Liga Navală trebue ajutată de guverne, instituţiile ţării şi suflarea românească, pentru creiarea din iniţiativă particulară a creditului maritim care alături de creditul agricol şi industrial să desvolte spiritul românesc spre dimensiunea comerţului maritim, aducător de atâta bogăţie.

Nu numai câştigul este totul, pentru un popor, mai este şi prestigiul pe care marinarii noştri de 1/2 de veac l-au purtat cu fală pe drumurile Mării libere. Iată de ce de 10 ani Liga Navală luptă să ridice acest prestigiu şi prin propaganda ce o face încurajează toate cercetările ştiinţifice, care să stabilească harta Mării româneşti, fenomenele meteorologice, fauna Mării noastre, studiul curenţilor şi vânturilor de care nu se poate stabili soluţiile problemei eşirii la Mare, problema pescuitului, încurajarea sporturilor nautice dar mai ales a creşterii şi desvoltării puterii maritime şi a Bazei Navale — pavăză şi scut — prestigiu şi afirmare în politica de echilibru pe care ţara noastră, ţară de tranzit o pune în plin în această parte de Răsărit a Europei.

Liga Navală prin propaganda ce o face prin Revista „Marea Noastră" crede că Marea Neagră nu trebuie să fie numai un element cosmic şi geografic, ci şi un imens rezervoriu care trebuie să producă şi în literatură şi în artă, creaţiile specificului românesc.

Călcând pe urmele lui Jean Bart, acest animator al dragostei Mării româneşti şi problemelor ei, ale poetului Ion Roman sau ale pictorilor ce rătăcesc pe meleagul Balcicului şi mai ales a marelui Eminescu care a dorit Marea şi a cerut să fie aşezat în faţa ei, aşezare desigur nu numai simbolică pentru un cugetător şi adânc cunoscător al problemelor economice româneşti, să găsim în îndemnul lor încurajarea pentru peisagiul şi misterul Mării, într'o specifică şi desăvârşită simţire românească, tot aşa ca şi îndemnul pentru creaţia operelor pozitive cari stau în dinamismul comunicaţiilor maritime.

Liga Navală îşi propune să facă pe toţi românii să reflecteze la geografia politică a lumii, să înceapă a considera lumea în raport cu marile drumuri de comunicaţie maritimă, şi prelungirea lor cu cele terestre, iar nu să le trateze izolat.

De 50 de secole de civilizaţie antică şi 20 secole de civilizaţie creştină, Marea a intrat prin funcţiunile ei în viaţa popoarelor. A renunţa la ea, însemnează a te izola sau a te condamna la sinucidere. Istoria ne arată naţiuni cari au supravieţuit insuficienţii politice, graţie suficienţii economice a Mării.

Pentru această propagandă Liga Navală încurajează şi ajută cu banii strânşi din dărnicia publicului, cercetările şi studiile de apă. Liga Navală a creiat Muzeul Maritim, aquariul dela Constanţa, a încurajat înfiinţarea bibliotecilor marinăreşti, execursiile pe apă, a stăruit pentru sărbătorirea zilei apei, a susţinut expoziţia marinărească.

Liga Navală tinde prin propaganda ce o face ca *generaţia consolidării să fie şi generaţia realistă a Mării româneşti şi a comerţului maritim românesc.*

Liga Navală aminteşte că în ţările vecine există o mentalitate şi un spirit care a îndemnat deja pe Polonezi, pe Jugoslavi, pe Turci şi pe Bulgari spre orizonturile albastre ale Mării şi pe drumul rodniciei maritime. Chiar în ţările mari cu tradiţie şi mentalitate marinărească, Liga Navală activează ca să ţie trează conştiinţa interesului de Mare.

Sunt 400.000 de membrii ai Ligei Navale în Polonia cu 4 reviste cari au un tiraj între 250.000 şi 50.000 numere.

La sărbătorirea Mării s'au strâns în Polonia zeci de milioane de zloţi şi s'a dăruit Republicei Velierul cu 5 catarge, *Elemka* navă şcoală şi alte nave de război.

Gdynia, marele port la Baltica este opera spiritului clădit de Liga Poloneză.

In Jugoslavia Liga Navală, Paza Adriaticei, are 100 mii membrii permanenţi şi 130.000 membrii aderenţi.

Din colecţia publică, Liga Jugoslavă a procurat Marinei, nava şcoală Jadran de 720 tone şi câteva hidroavioane.

Liga Navală română însemnează în primul rând propagandă, dar nu propagandă printre marinari. Am rămas tot la 5000 membrii. Iată de ce prima ei realizare — noua navă şcoală, trebue să ducă mai departe spiritul *Mircea* până în cele mai depărtate colţuri ale Românismului.

Nimeni n'a înţeles mai bine acest comandament al Mării româneşti, şi specificul acelui spirit Mircea, decât Acela care a spus: *„Marina nu e un lux, e un organism viu, o şcoală de energie, o şcoală de supremă camaraderie şi sacrificiu, un fapt concret, o întreagă mentalitate, o educaţiune. Nimeni nu s'a bucurat mai mult de iniţiativa Ligei Navale pentru realizarea navei şcoală ca Suveranul Ţării, care a luat conducerea activă a Ligii Navale* în acelaş spirit de dirijare a intereselor supreme ce ne leagă de Mare, tot aşa cum a creiat şi luat conducerea operelor de înaltă ţinută cultural-patriotică şi îndrumarea lor pe marea linie a culturii contemporane.

Fie ca acest Inalt simbol să ne îndemne cu dragoste pentru cultul Mării, tot aşa cum am avut în trecut cultul muntelui care a păstrat orândurirea acestui neam.

Nu ne putem dispensa în comandamentele aşezării noastre geografice de viaţa Mării. *De câte ori am părăsit-o sau am fost siliţi să ne deslipim de ţărmul său, am fost opriţi categoric* din progresiunea şi prestigiul nostru economic politic.

Păstrând legătura trainică între cei doi poli antropogeografici ai trecutului românesc, vom întări aşezarea noastră între Munte şi Mare.

Dacă scriitorii şi poeţii şi prin aceştia suflarea românească s'a deprins să vadă în Mare şi în chemarea apelor numai nestatornicia sufletului omenesc, neastâmpărul mistic al nemărginitului, marii constructori, au văzut în orizonturile Mării, armonia imensităţii, frământarea minţii către creaţiune, pozitivismul marilor iniţiative, *dar mai ales secretul pentru care mentalitatea marinărească este necesară popoarelor cari prin puterea şi pe calea apei au ajuns la unitate fizică, morală, politică, economică şi spirituală.*

Iată scopul Ligii Navale, iată chemarea ei pentru înţelegerea mai puternică a vieţii maritime.

La şcoala velei româneşti, se va căli spiritul Mircea care trebuie să fie în inima şi în sufletul tuturor românilor.

Comandor Adj. P. FUNDAŢEANU.

Nici un marinar sau fost marinar să nu lipsească dela camaradereasca întrunire care va avea loc Duminică 30 Mai la Galaţi *(vezi pagina 83)*

UN NOU COD MARITIM

de VIRGIL D. VASILIU
Avocat, Doctor în Drept din Paris

(Continuare din numărul trecut)

In rândurile de mai sus n'am atins decât câteva probleme directoare cari trebuesc precizate de alcătuitorii unui nou cod maritim fără să atingem vre-una din multiplele materii de cari se va ocupa noul cod. Totuşi pentru a pune în lumină complexul de factori de cari depinde adaptarea unei soluţii mai degrabă decât unei alteia, ne vom opri puţin asupra mult discutatei chestiuni a responsabilităţii transportorului maritim.

Mai întâi o remarcă: Legea noastră comercială nu pomeneşte decât de proprietarul vasului, când răspunderea incumbă azi foarte adesea armatorului care nu este în acelaş timp şi proprietar. Ea nu prevede nici situaţiunea aceia când navlositorul unui vas întreg face figură de antreprenor răspunzător faţă de încărcătorii cari au furnizat diferitele partizi de mărfuri. Situaţia ar fi simplă dacă s'ar aplica acestora principiile responsabilităţii din dreptul comun. Dar aci avem de-aface cu o responsabilitate specifică dreptului maritim, care permite, „proprietarului" de vas — spune codul — să se libereze de răspunderea sa abandonând vasul şi navlul creditorilor maritimi. Se pune întrebarea: armatorul care nu este în acelaş timp şi proprietar, cum va putea profita de acest beneficiu, şi cum va putea abandona un lucru ce nu-i aparţine? Iată o serie de dificultăţi cari vor trebui soluţionate într'o nouă legislaţie maritimă, utilizând fără îndoială aportul jurisprudenţial şi doctrinar, care este foarte preţios atunci când precedentele legislative lipsesc.

Dar codul nostru actual este mut şi în altă problemă a responsabilităţii armatorului, de o importanţă covârşitoare pentru comerţul maritim.

Din nevoia de a asigura o cât mai mare rapiditate transporturilor pe mare, şi de a se pune în acelaş timp la adăpost de recursul celor interesaţi asupra mărfurilor, armatorii din toate ţările au înscris pe conasamente diferite clauze cari au de rezultat să-i apere de răspundere pentru daunele suferite de mărfuri cu ocazia transportului [34]) Jurisprudenţa din toate ţările au declarat aceste clauze valabile, fie interzicând aproape orice recurs al încărcătorilor, [35]) fie obligând pe aceştia să facă dovada dificilă a culpei armatorului [36].

Dela apariţia lor şi până azi, încărcătorii au dus o luptă patetică pentru anularea acestor clauze, ajutaţi de reprezentanţii doctrinei, [37]) despărţiţi astfel în două tabere potrivnice care au pus în mişcare toate instrumentele [38]) ce le oferea tehnica juridică.

Dar dincolo de duelul pur juridic, această luptă ascunde un substrat economic care trebueşte bine examinat înainte de a hotărî pentru cine se pronunţă legiuitorul maritim. Intr'adevăr orice nouă responsabilitate a armatorului se traduce pentru acesta printr'o nouă sarcină ce-i grevează întreprinderea — şi dimpotrivă orice exenerare a transportorului este resimţită de încărcători şi se adaugă în cele din urmă la preţul de cost al mărfurilor. Aşa fiind noul legiuitor român va trebui să se pronunţe în prealabil dacă înţelege să acorde o primă armamentului pe calea aceasta a recunoaşterii valabilităţii clauzelor de neresponsabilitate sau limitative de responsabilitate, ori dimpotrivă dacă voeşte să proteguiască pe încărcători, prohibind înserarea unor astfel de clause. In această privinţă exemplul Statelor Unite ale Americii este edificator. Pornind dela constatarea că sunt tributare armamentului străin, în sensul că traficul general de mărfuri pe apă se făcea în cea mai mare parte cu ajutorul vaselor străine, Statele Unite au îngrădit libertatea armatorilor de a se exonera de responsabilitatea decurgând din contractul de transport, printr'o lege denumită Horter Act [39]).

Pentru noi datele problemei sunt şi mai uşor de degajat, căci este evident că la comerţul nostru de import flota comercială română nu contribue decât cu un procent neînsemnat (abia 10%). In aceste condiţiuni credem că se impune o cât mai severă reglementare a responsabilităţii transportorului maritim, [40]) lăsând apoi legiuitorului nostru sarcina de a proceda la proteguirea marinei comerciale prin măsuri cari se conjugă mai bine cu situaţia specială dela noi a lipsei de iniţiativă privată şi a penuriei de capitaluri.

Privitor la statutul responsabilităţii transportului maritim, mai subliniem importanţa dispoziţiunilor prin care se limitează libertatea clauzelor de competenţă, căci fără o îngrădire a acestei libertăţi, armatorul se va sustrage prohibiţiunilor de a însera anumite clause exoneratoare, stabilind competenţa unor tribunale guvernate de legi mai liberale. Credem chiar că pentru realizarea unei protecţii eficace a încărcătorilor este necesar un text care să declare competenţa tribunalelor noastre pentru toate transporturile destinate unui port românesc. [41])

5. Pe lângă tranşarea acestor chestiuni de ordin juridic şi economic, o nouă legiferare este un prilej bine

---

[34]) Serviciul Maritim Român, ca şi toate companiile de navigaţie utilizează un conosament pe dosul căruia se găsesc înscrise aceste clauze exoneratoare, alături de altele cari nu fac decât să reediteze cauzele de liberare din dreptul comun.

[35]) In Franţa, în Belgia, Anglia până la votarea noilor legi inspirate din convenţiunile internaţionale dela Bruxelles 1924.

[36]) In Italia, la noi: Cas. II, Dec. No. 320 din 30 Nov. 1898. Dreptul 1898, p. 695. v. p. dreptul italian o critică recentă a acestei soluţii în nota lui Urbano Vernetti, sub. Apel Genova 7 Dec. 1934, Foro Italiano 1935, 1, 1109.

[37]) Cel mai pasionat apărător al doleanţelor încărcătorilor este fără îndoială Julien Bonnecase, profesor la Facultatea de drept din Bordeaux.

[38]) V. p. rolul care l'a jucat responsabilitatea căpitanului: V. Vasiliu ,op. cit.

[39]) Lege fédérale din 15 Febr .1893. Traducere franceză în Revue Internationale de Droit Maritime, t. VIII, p. 632. Exemplul a fost urmat de Australia prin Sea Carriage of goods Act din 1904; de Noua Zelandă prin Shipping and Seamen's Act din 1908; de Canada prin Water-Carriage of goods Act din 1910. Convenţiunea de la Bruxelles asupra conosamentului se inspiră în mare măsură din această mişcare legislativă.

[40]) Codul Maritim Marocan s'a inspirat şi el din aceleaşi constatări ,declarând nule „toate clausele din conosament sau dintr'un titlu oarecare de transport maritim creat în Maroc sau în străinătate având ca obiect în mod direct sau indirect de a sustrage pe armator de la responsabilitatea sa, de a deroga la regulele de competenţă sau de a răsturna sarcina probei". (art. 264 al Dohirului din 31 Martie 1919). *R. Boyssière,* Le Droit Comercial Maritime du Maroc Français, Thèse Bordeaux 1934. Adde. G. *Ripert,* Le Code Maritime Marocain, Revue Internationale de Droit Maritime, T. 22.

[41]) In acest sens este art. 10 din noua lege franceză asupra transporturilor de mărfuri pe mare, din 2 Aprilie 1936. V. deasemenea art. 267 din Dahirul Marocan. *R. Boyssière,* op. cit. p. 323.

venit de a soluţiona o problemă care în afară de substratul ei economico-juridic, prezintă mai ales un aspect social de cea mai mare importanţă. Este vorba de reglementarea raporturilor între marinari şi armatori, de elaborarea unui statut al celor dintâi care să reprezinte o garanţie de pace socială.

Azi aceste raporturi sunt guvernate de codul de comerţ într'un număr de articole cari s'au concretizat într'o vreme când navigaţiunea era un act de aventură şi solidaritate între cei ce participau la expediţia marităimă. [42]) Or în ultimii 60 ani profesiunea de marinar s'a schimbat în mod radical prin faptul transformării armamentului modern. Pe vapoarele de azi personalul de punte care altă dată forma marea massă a echipajului nu formează decât un număr redus din totalul echipajului îmbarcat, printre care personalul dela maşini a devenit din ce în ce mai numeros [43]). Şi atunci se agită foarte firesc chestiunea de a acorda acestor muncitori din uzina flotantă care este vaporul modern, un statut similar celui al muncitorilor dela uscat, [44]) păstrând bine înţeles acele regule destinate să asigure vasului toate garanţiile de securitate.

Dificultatea de a realiza acest deziderat pe cale de legiferarea naţională, a întârziat şi aci, ca şi în toate chestiunile cari au repercursiuni asupra sarcinelor armamentului, reglementarea statutului marinarilor. Singura ţară care sub presiunea mişcărilor sociale, a luat iniţiativa acestei reglementări este Franţa. De aceea toate eforturile pentru elaborarea unor convenţiuni internaţionale care să generalizeze măsurile de protecţie a muncii maritime au fost făcute de reprezentanţii acestei ţări. [45])

Primele tentative pentru o reglementare internaţională a muncii la bord au avut loc la Geneva în 1902. Au urmat după războiu alte două conferinţe în 1922 şi 1926, iar anul trecut s'a votat sub auspiciile Biuroului Internaţional al Muncii de pe lângă Societatea Naţiunilor, o serie de proecte de convenţii şi recomandări cari au dat soluţii la următoarele chestiuni: [46]) 1) Timpul de lucru la bord, 2) Efective, 3) Concediile plătite, 4) Asigurarea şi asistenţa marinarilor şi 5) Capacitatea oţiţerilor.

Importanţa acestor probleme n'a scăpat actualului Director al Marinei noastre comerciale. Dl. Amiral Păiş. Intr'adevăr comisiunea instituită pentru redactarea unui proect de cod maritim a primit misiunea specială de a satisface doleanţele acestei clase de muncitori cari au dovedit atâta competenţă şi atâta devotament, contribuind la buna reputaţie a marinei noastre comerciale care, deşi lipsită de unităţi moderne, a asigurat totuşi o regularitate impresionantă în mersul vapoarelor, când vase moderne şi de mare tonaj erau obligate să aştepte la adăpost liniştirea furtunilor atât de violente ce bântue pe Marea Neagră.

Deaceea numirea în comisiunea de redactare a codului maritim a reprezentanţilor marinarilor pe lângă că formează o bună metodă de lucru, căci dreptul maritim trebue să fie rezultatul unei colaborări a interesaţilor — constitue în acelaş timp un omagiu adus acestui corp de muncitori harnici şi sobri.

6. O ultimă chestiune pe care nu putem s'o trecem sub tăcere acum la întocmirea unui nou cod maritim este aceia a jurisdicţiilor destinate să-l aplice. Tribunalele noastre ordinare în competenţa cărora era dată aplicarea normelor de drept maritim prin însăşi organizarea lor s'au dovedit adesea neînţelegătoare a situaţiunilor speciale din transporturile pe mare, manifestând tendinţa de a aplica metodele de interpretare din dreptul comun la disciplina particulară a dreptului maritim. Deaceea se impune o organizare a unor tribunale speciale care având a cerceta toate fenomenele juridice ce se manifestă şi se desvoltă în legătură cu navigaţia, industria şi traficul maritim [47]), vor asigura menţinerea unităţii operei legislative. In acest caz se va suprima actualul tribunal maritim, dela Galaţi înfiinţat prin legea pentru Organizarea Marinei Comerciale din 21 Februarie 1907, pentru judecarea delictelor şi crimelor maritime, cari s'au dovedit inutile şi anacronice.

Iată câteva din chestiunile cari vor trebui cercetate cu toată atenţia de către legiuitorul unui nou cod maritim, şi pe care n'am putut decât să le semnalăm în cadrul unui articol care nu este destinat numai specialiştilor.

Nu putem încheia aceste rânduri fără să amintim că o bună codificare poate să asigure ţării noastre un prestigiu intelectual de care am fost privaţi până acum, când legiuitorul, în graba de a organiza viaţa juridică a ţării, a trebuit să recurgă la monumentele juridice ce le oferea apusul.

---

[42]) Cu toate acestea legiuitorul din Franţa a arătat o deosebită grije pentru aceşti muncitori, înscriindu-i într'un corp special al „înscrişilor maritimi" cărora li se servea anumite privilegii şi drepturi pentru ca Statul să aibă la dispoziţie elemente pentru marina de războiu. Aci ca şi în multe alte privinţe dreptul maritim s'a dovedit un precursor al instituţinilor promovate în Statul modern care organizează din timp de pace naţiunea în vederea unei agresiuni.

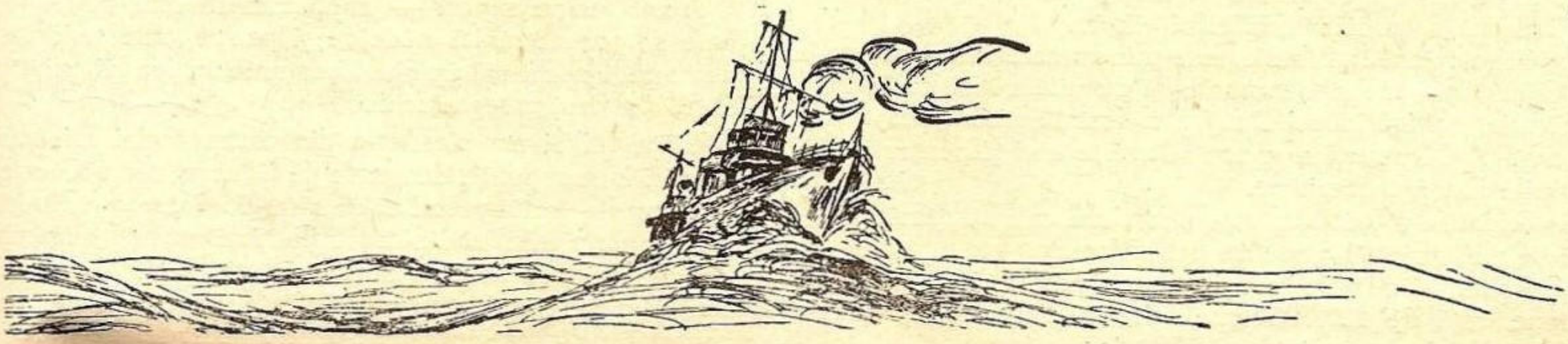
[43]) *Ripert,* op. cit. I, p. 562, No. 498.

[44]) Legiuirile muncitoreşti de la noi a exclus pe marinari de la prevederile lor. Cas. III, 25 Dec. 1933. Pandectele Române 1934, 1. 76, cu o notă de aRdu oPrtocală.

[45]) Journal de la Marine Marchande, No. din 12 Decembrie 1935.

[46]) Delegaţiunea română a avut în sânul ei pe lângă reprezentanţii Ministerului Muncii, pe doi cunscători ai problemelor marinăreşti: D-l Comodor Păiş şi D-l Comandor Dragalina.

[47]) *Brunetti,* Diritto Marittimo privata italiana, Torino 1929, t. 1.



DELA UN NUMĂR LA ALTUL

15. I. 1937 — 30. IV. 1937

Din cauză că numărul festiv al revistei noastre, trebuia să cuprindă în minimum de pagini, maximum de material în legătură cu evenimentele sărbătorite, obişnuita noastră dare de seamă asupra evenimentelor şi activităţii marinăreşti, nu a mai găsit loc în paginile numărului 2 şi 3.

In numărul de faţă prin urmare, vom face bilanţul celor 90 de zile ce s'au scurs dela 15. I. 1937. Incepând cu vremea, vom aminti capriciile ce a ţinut să şi le arate.

La mare pe la finele lui Ianuarie, un ger aspru a îngreunat operaţiunile în port şi o furtună puternică a periclitat navigaţia. Vaporul S. M. R. „Durostor" a avut de luptat serios cu valurile, iar vaporul *Carmen Silva* a eşuat la intrarea în Bosfor de unde abia la 6 Februarie a putut fi salvat.

La începutul lui Martie o nouă furtună deslănţuită a reţinut în port navele ce trebuiau să plece punând la încercarea grea navele S. M. R. *Suceava, Ardealul şi România,* iar o ceaţă deasă la 18 Martie a provocat eşuarea vaporului S. M. R. „Bucureşti" la San Stefano. Abia după o muncă de câteva zile, salvatoarele turceşti la care s'a apelat, au reuşit să-l tragă de pe uscat, pretinzând în schimb o respectabilă sumă care se cam apropia de valoarea navei, şi pentru care se duc încă tratative de către S. M. R.

La Dunăre, după gerurile din Ianuarie cari au îngheţat apele fluviului, au urmat zile calde la începutul lui Februarie, cari au subţiat ghiaţa provocând spargerea, pornirea la vale şi topirea ei. Mai mult ca în ultimii 2-3 ani, topirea ei a cauzat pe alocuri mari inundaţii; Satele din regiunea Giurgiu, Oltenița, Tulcea, Călăraşi, Silistra dar mai ales Oltenița, au suferit de pe urma acestor inundaţii până spre finele lui Februarie când Dunărea devenind liberă de gheţuri, s'a reluat navigaţia.

După pericolul inundaţiilor provocate de desgheţul Dunărei, a venit apoi cel provocat de ploile cari la finele lui Aprilie şi începutul lui Maiu s'au ţinut lanţ. In multe porturi apa a trecut peste dig, — cum a fost de exemplu la Zimnicea, Corabia, Calafat, Oltenița, etc.

TRAFICUL PORTURILOR

In condiţiunile de vreme arătate mai sus, porturile noastre maritime au lucrat intens, mai intens chiar ca în restul anului, pentrucă au lucrat şi pentru porturile dunărea închise navigaţiei în Ianuarie şi Februarie din cauza înghețului Dunărei.

Incepând cu Constanţa care în mod natural ocupă locul cel dintâi vom arăta că exportul total al mărfurilor a fost în Martie de circa 462.324 tone, faţă de 528.446 tone din Februarie şi 496.872 tone din Ianuarie.

Sărbătorile Paştelui, au întârziat trimiterea şi procurarea datelor înregistrate în luna Aprilie, şi deaceia le vom da în cronica numărului viitor.

Cifra atinsă în Martie, este prin urmare inferioară celei din Ianuarie şi Februarie; să nu uităm însă că în Ianuarie, navigaţia pe Dunăre a fost închisă şi că prin urmare, Constanţa a lucrat în aceste luni şi pentru porturile Dunărei maritime.

Exportul a fost format — de altfel ca întotdeauna — în mare parte din produse petrolifere :

Astfel, în Martie au eşit pentru export circa 385.500 tone, faţă de 420.700 tone eşite în Februarie şi circa 394.100 tone exportate în Ianuarie.

Principalele ţări cumpărătoare au fost Germania, Anglia, Franţa.

Transporturile acestor produse pentru Spania guvernamentală, nu au încetat; nu numai tancurile sub pavilion spaniol — cum e de exemplu *Campero* sau *Remedios,* cari au venit regulat la Constanţa — dar şi tancuri sub pavilion străin au încărcat importante cantităţi, realizând câştiguri însemnate prin navlurile plătite de roşii spanioli, navluri cari au atins la finele lui Februarie, circa 36 şilingi de tonă.

Ca fapte ce ies din comun, vom semnala că printre celelalte ţări spre care au luat drumul produselor noastre petrolifere, a fost şi Japonia, şi că stocurile pentru Italia — una din cele mai bune ţări cumpărătoare, — încep să devină din ce în ce mai mici; greutăţile formelor vamale şi dispoziţiunile convenţiei de clearing închise la 1 Februarie 1937 între Italia şi România, sunt cauzele pentru cari tancurile italiene au fost încărcate în porturile Americei şi golfului Persic, şi nu în Constanţa.

In legătură cu exportul acestui produs naţional, e locul să arătăm că scumpirea tarifelor c. f. r., — hotărîtă în Februarie 1937, — a pus în mişcare societăţile petrolifere cari au arătat printr'un memoriu adresat Ministerului Comunicaţiilor că tarifele noastre sunt excesiv superioare celor din alte ţări — de ex. America, Memoriul a arătat că în timp ce navlul pe tonă pe distanţa Constanţa-Londra este de 350 lei, taxa de tonă pe distanţa Ploeşti-Constanţa este de 430 lei deşi distanţa între aceste 2 oraşe este de 23,5 ori mai mică decât dintre Constanţa-Londra. In rezumat societăţile au cerut ca urcarea tarifelor pe cfr. să nu se aplice şi transporturilor petrolifere destinate exportului şi să se ia măsuri ca în lucrările proectate de C. F. R. să se cuprindă şi construirea a 2 conducte Băicoi-Constanţa pentru motorină şi benzină.

Al doilea produs principal de export au fost cerealele, cu derivatele lor.

Acestea, au totalizat circa 60.400 tone în Martie, circa 103.500 tone în Februarie şi circa 86.000 tone în Ianuarie. Cauzele scăderii cantităţilor exportate în Martie faţă de Februarie şi Ianuarie, se datoresc faptului că navigaţia pe Dunăre, închisă în aceste 2 luni, fiind reluată în Martie, a îndreptat o parte din export prin porturile Dunărene.

Cele mai căutate piețe de desfacere, au fost în ordinea cantităţilor: Germania Anglia, Italia, Grecia.

Vine apoi exportul produselor lemnoase. Acestea s'au ridicat în Martie la circa 16.500 tone, la circa 11.500 tone în Februarie şi circa 14.200 tone în Ianuarie.

In ceeace priveşte exportul de animale şi păsări, el a totalizat circa 2720 vite şi 121.800 păsări în Ianuarie şi 2700 vite şi 213.600 păsări în Februarie. Cifrele din Martie ne lipsesc.

Acest fel de export — după cum se constată, — în care se pusese multă nădejde şi pentru care se crease abatorului acela măreţ din Constanţa în loc să progreseze, din contra regresează.

Piaţa Italiei am pierdut-o din cauza acelei faimoase aderări la sancţiunile decretate de Geneva, cea a Greciei, — care din tot importul ei de vite, 40% era din România —, am pierdut-o din cauza politicei guvernului acelei *ţări cu cari ţara noastră este soră întru Inţelegerea Balcanică, pieţele ţărilor cu valută forte nu le putem cuceri* pentrucă nu avem contigent pentru acest fel de produs.

iar în ţările cu valută slabă, exportatorii noştri nu au sprijinul autorităţilor noastre.

Din aceste cauze, doar în Palestina mai găsim un debuşeu, mai ales pentru păsările noastre.

Produsele de export cari au format curiozitatea acestei perioade au fost: încălţăminte românească pentru Palestina şi Egipt şi pueţi de brad pentru Ankara.

In ceeace priveşte importul, el s'a cifrat în Ianuarie la circa 12.600 tone şi în Februarie la circa 9000 tone, şi a fost format în special din ferărie veche şi prelucrată, fructe şi coloniale. Cifrele din Martie nu le-am putut avea încă.

Din celelalte porturi maritime, Sulina a lucrat mai intens cu exportul de cereale aduse şi depozitate aci înainte de a se închide navigaţia spre Brăila şi Galaţi.

La începutul lui Aprilie, panica a cam cuprins pe exportatori din cauza scăderii barei la 21-22 picioare.

Evenimentul cel mai neobişnuit din această perioadă de timp, în legătură cu traficul porturilor, este acela al acostării vaporului grecesc *Hellas*, la începutul lui Aprilie, în portul Balcic.

Vă amintiţi că aţi fost puşi în curent că la Balcic s'a început construirea unui dig, care va face din Balcic un port accesibil încărcării navelor de mare tonaj. Vaporul sosit, este primul ce a acostat în port, pentrucă înainte, navele ancorau în larg şi încărcarea se făcea cu mahoanele.

Să trecem acum la traficul principalelor porturi dunărene.

Lunile Ianuarie şi Februarie nu a dat posibilitatea acestor porturi să lucreze.

Cu topirea gheţei însă, viaţa a început să se înfiripeze, astfel că în Martie s'a lucrat ceva atât la Galaţi cât şi la Brăila, şi mai mult cu exportul de cereale. Spre finele lui Martie şi Aprilie s'a ivit din Germania, Grecia şi Italia cereri pentru importante cantităţi de cereale astfel că silozurile din aceste 2 porturi sunt ameninţate să fie blocate în aşteptarea vapoarelor.

Aci e locul să înregistrăm şi perspectivele ce au existat la finele lui Martie pentru înfiinţarea unei societăţi a silozurilor, care ar fi fost finanţată de instituţii bancare şi particulare şi căruia statul i-ar fi pus la dispoziţie magaziile din gări şi porturi, silozurile de cereale ale porturilor Galaţi, Brăila şi Constanţa, şi transportul redus al cerealelor pe C. F. R.

Legea aceasta, care acorda de fapt acelei societăţi monopolul comerţului de cereale, — din motive ce nu e locul aci să fie expuse, — a fost retrasă la închiderea Parlamentului.

Tot în legătură cu desvoltarea traficului porturilor noastre, aci este locul să semnalăm că pe la mijlocul lui Februarie s'au încheiat acordurile comerciale cu Iugoslavia şi Italia, cari vor avea fără îndoială puternice repercusiuni asupra traficului porturilor noastre.

Ca să se sporească şi mai mult traficul, autorităţile noastre au luat în acest interval de timp, o serie de măsuri. Dintre acestea vom releva pe cele mai însemnate. Astfel, ar fi chestiunea reducerei de taxe şi înţelegerile ce s'au făcut cu căile ferate cehoslovace şi poloneze pentru a se încuraja tranzitul din şi spre aceste ţări prin Constanţa.

O altă chestiune, ar fi cea în legătură cu convenţia ce s'a încheiat la începutul lui Februarie între societăţile particulare de navigaţie din România, Austria, Iugoslavia, Germania, Ungaria, Cehoslovacia şi P. C. A. Convenţia, cu o durată de un an, tinde să desfiinţeze concurenţa între aceste societăţi prin repartizarea transporturilor de mărfuri pe cote, pentru fiecare ţară.

In cadrul Inţelegerei Balcanice şi Micei Inţelegeri, au urmat deasemeni discuţiuni cu acelaş scop. Consiliul economic al Micei Inţelegeri, după 7 zile de discuţiuni, a ajuns printre altele la hotărârea dela 22. II. de a unifica drepturile fluviale ale celor 3 ţări membre şi a încheiat un acord cu direcţiile căilor ferate din Europa Centrală pentru a se evita concurenţa între căile ferate şi societăţile de navigaţie.

Consiliul economic al Inţelegerei Balcanice, s'a întrunit mai târziu, — la 18 Martie la Atena şi a hotărît să se intervină pe lângă guvernul fiecărui stat membru, să se simplifice formalităţile de transport, să se suprime viza consulară la patenta de sănătate, să se fixeze un sistem uniform de măsurare a navelor, să se concentreze formele de încasare a taxelor şi să se înfiinţeze un oficiu comun de înregistrare a navelor şi un institut de credit nautic.

In tot acest interval, s'a remarcat o urcare a navlurilor, în special la transporturile de cereale şi chiar de produse petrolifere, şi aceasta din cauza lipsei de nave.

Produsele noastre sunt cerute, contracte se încheie, însă lipsesc nave. Din cauza acestei lipse, am avut de înregistrat stăruitoarele cereri ale Camerilor de Comerţ ca S. M. R. să înfiinţeze o linie de navigaţie Dunăre-Constanţa-Anglia.

Ca urmare a cestei cereri, S. M. R. a pus pe această linie o navă de tipul *Peleş*, cu începere dela finele lui Aprilie.

Faptul a arătat odată mai mult nevoia ce o avem de a spori neapărat numărul navelor, după cum va arăta desigur încă odată mai mult cât de necesare sunt astăzi navele cu viteză mare şi cu toate instalaţiile moderne.

Cu navele ce avem — referindu-ne nu numai la numărul lor, dar şi la calitatea lor — nu se mai poate face faţă nevoilor şi intereselor economice ale ţării. In timp ce numărul navelor sub pavilion naţional, nu numai că nu sporeşte, dar este ameninţat să scadă, — şi ne referim la scoaterea din serviciu a navei *Principesa Maria* şi perspectiva ce am avut-o de a pierde pe *Bucureşti*, — navele sub pavilion străin se înmulţesc în porturile noastre.

Astfel, la mijlocul lui Februarie pachebotul polonez *„Polonia"* — renovat la Pireu şi-a reluat cursele, iar pachebotul francez *„Providence"* al societăţii *„Messageries Maritimes"* a inaugurat linia Odesa Levant- Marsilia, în care cu escală în Constanţa se va alterna cu pachebotul *„Theophile Gauthier"*, de acelaş tip.

Ca să nu rămâneţi cu impresia că, — faţă de această tristă situaţie, — la noi nu s'a făcut nimic, trebue să semnalăm că construcţia pacheboatelor comandate de S. M. R. în Danemarca a început şi că doi ingineri români au plecat în cursul acestui interval de timp pe care-l rezumăm, spre a supraveghia această construcţie, astfel cum prevede contractul.

Şi pentrucă suntem la capitolul acesta, ce priveşte înzestrarea cu cele necesare, vom semnala că bugetele Ministerului Aerului şi Marinei şi al Administraţiei P. C. A., cari au fost votate în cursul lunei Ianuarie, sunt evenimentele cele mai însemnate ale lunei Martie. Ele cuprind importante sume exclusiv pentru înzestrări.

Astfel, cel al P. C. A-ului, cuprinde construirea a 10 şlepuri pentru nevoile navigaţiei fluviale cari s'au şi comandat, 2 şlepuri cu motor de 600 tone şi 19 km. viteză, repararea unui număr însemnat de şlepuri, construcţia de magazii de cereale în portul Constanţa, comandarea a 2 spărgătoare de ghiaţă, pentru care s'a şi ţinut licitaţie, — noi amenajări la silozurile porturilor Brăila şi Galaţi, continuarea lucrărilor de construcţie a portului

Balcic, continuarea construirii bazinului care va adăposti docul plutitor, etc.

Pe de altă parte şi C. F. R. a prevăzut sume necesare pentru diferite amenajări de instalaţiuni şi clădiri— cum e de exemplu hotelul în care vor fi găzduiţi marinarii tancurilor ce încarcă produse petrolifere — în bazinul de petrol.

PISCICULTURA

Una din chestiunile cele mai importante de relevat în legătură cu apele noastre şi care s'au pus în acest interval de timp, a fost acela al scumpetei şi lipsei peştelui, acest aliment pe cari politicienii obişnuesc uneori, — probabil în glumă — să-l boteze *„hrana omului sărac"*.

Cu ocazia zilei Blagoveşteniei, nu numai că preţurile peştelui au atins cifre neobişnuit de mari, dar el a şi lipsit, şi „săracului" obişnuit cu această „hrană", i s'a furnizat în loc de peşte, o explicaţie şi o făgăduială.

Explicaţia a fost că peştele este scump pentrucă *nu se mai găseşte;* sunt unele specii — de exemplu crapul auriu de Dunăre — cari sunt pe punctul de a dispare complet, iar făgăduiala că, întru cât în Marea Neagră şi în Dunăre, nu se mai găseşte peşte — *de naţionalitate românească" (?!)* — se va da libertate de import pentru peşte prins în aceeaş mare Neagră şi aceeaş Dunăre, însă de către ruşi, sârbi, bulgari — adică peşte de *naţionalitate rusă, sârbească şi bulgărească.*

Lumea a fost informată cu ocazia aceasta şi asupra cauzelor pentru cari o ţară mărginită şi brăzdată de atâtea ape ce pentru alţii ar fi fost isvor de aur, va ajunge de pomină.

Care sunt aceste cauze? Pescuitul sălbatec al peştelui înainte de a ajunge la maturitate, — consecinţă a unei organizaţii cari nu este cea care trebue să fie, — şi politicianismului graţie căruia concesiunea unei bălţi este cel mai uşor lucru de obţinut — şi felului cum s'au făcut unele lucrări, — de exemplu cele făcute pe canalul Filipoiu, cari au costat multe milioane sau cele din bălţile dintre canalul Sft. Gheorghe şi Sulina, — cari s'au dovedit greşit concepute, adică în loc să ajute la reproducţia peştelui, ajută la descreşterea acestei reproducţii.

Alte evenimente în legătură cu acest capitol, a fost iniţiativa Camerei de Comerţ din Constanţa de a deschide o şcoală de pescari vânători la mare, şi iniţiativa Institutului Naţional Zootechnic de a ţine cursuri la Oradea în scopul de a stimula şi îndruma lumea pentru creşterea peştelui în eleştee şi ape curgătoare precum şi pescuitul raţional al lui. Şcoala se va deschide cât de curând.

PERSONAL, MUNCA IN PORTURI ŞI PE MARE

Dacă evenimentele referitoare la acest capitol, nu au fost mari ca număr, au fost însă — unele din ele — mari ca importanţă.

Astfel, în Ianuarie, a început să funcţioneze la Bucureşti un serviciu comercial, al Direcţiunei N. F. R.

Crearea acestui serviciu, a produs din nou agitaţie printre personalul şi cercurile comerciale gălăţene cari văd în el începutul mutării definitive a Direcţiei N. F. R. la Bucureşti.

Examenul de brevete la mare, a avut loc la Constanţa în Aprilie, tot după vechiul regulament. Noul regulament, este încă în studiul comisiunei care lucrează la Direcţia Marinei Comerciale şi va fi gata probabil la toamnă.

Unul din cele mai importante evenimente, îl constitue desigur dispoziţia luată la începutul lui Aprilie de către Ministerul Aerului şi Marinei, prin care se hotărăşte ca măsura luată anterior că orice armator trebuie să aibă 90% personal românesc, trebue interpretată în sensul că proporţia de 90% se aplică la personalul fiecărei nave. iar nu la totalul personalului parcului de nave de care dispune armatorul.

Această măsură — care trebue să devină executorie până la 1 Dec. 1937 — dă desigur o mare satisfacţie marinarilor români.

La începutul lui Aprilie, în portul Constanţa s'a înregistrat din nou o foarte justificată agitaţie printre firmele româneşti cari exercită comerţul de aprovizionare a vapoarelor. Aceştia, se văd sistematic îndepărtaţi, în ciuda tuturor legilor şi deciziunilor, dela acest comerţ de către agenţiile de vapoare şi de către casse'e conduse de străini nu numai prin origina etnică ci şi prin cetăţenie şi cari se obrăznicesc pe zi ce trece. O dovadă despre îndrăsneala la care au ajuns aceşti străini a fost cazul petrecut la începutul lui Aprilie când agenţia Bessi a dat ordin de plecare vaporului Norburg fără să îndeplinească toate formalităţile necesare, sfidând astfel autoritatea instituţiunilor şi legilor noastre.

In ceeace priveşte evenimentele în legătură cu munca marinarilor şi munca în porturi, vom semnala hotărîrea ce s'a luat în Martie ca muncitorii din porturi să fie pentru viitor supuşi prevederilor Legii asigurărilor sociale în ceeace priveşte ajutoarele pentru caz de boală, deces, accident, etc.

Prin urmare cotizaţiile de asigurare nu vor mai fi administrate de către birourile de muncă prevăzute de Legea de organizarea a muncii în porturi, ci de către organele Asigurărilor sociale.

Hotărîrea are o foarte mare importanţă, pentrucă pune capăt unor situaţii ce nu mai putea continua fără a nu prejudicia atât Statul cât şi muncitorii.

Ca dovadă, vom semnala scandalul întâmplat în Februarie la sindicatul muncitorilor elevatorişti din portul Brăila, când membrii sindicatului, au trebuit să recurgă la Parchet ca să oblige Comitetul să justifice suma realizată din cotizaţiile lor.

PROPAGANDA MARINĂREASCĂ

Un impuls deosebit a avut propaganda marinărească în urma iniţiativei pe care Societatea de Radiofuziune a luat-o la mijlocul lui Aprilie, când timp de o săptămână s'au perindat în faţa microfonului diferite personalităţi ale literaturei şi ştiinţei noastre căutând să arate însemnătatea şi binefacerile pe care ar trebui să le aibă marea pentru noi.

Tot aci este locul să arătăm că propaganda pentru construcţia navei şcoală „Mircea" continuă a da rezultate mulţumitoare. Păcat numai că societăţile mari româneşti, în special cele cari trag mari foloase de pe urma Marinei, au rămas complect nepăsătoare sau au răspuns în prea mare disproporţie cu mijloacele de cari dispun, faţă de propaganda făcută.

Peste hotare, propaganda naţională ne-o face cu cinste navele noastre: este cazul Cargoului „Prahova", cari în Aprilie ne-a purtat pavilionul în porturile americane ale Pacificului.

Spre a încheia acest capitol vom mai semnala cititorilor următorul caz — întâmplat la începutul lui Ianuarie dar pe cari nu l-am putut afla decât spre finele lui Ianuarie, şi comunica abia acum, şi care, — odată mai mult, — reliefează calităţile marinarului român.

Pe la începutul lui Ianuarie un şlep remorcat de un

puitor de mine francez, fiind în mare pericol, în timp ce voiaja spre Corsica, a cerut ajutor.

Pachebotul S. M. R. *Peleş*, care se afla în drum spre Marsilia, prinde semnalul, schimbă de drum şi se îndreaptă spre punctul semnalat spre a da ajutor celui aflat în pericol.

In acelaş moment, ajunge însă şi un distrugător francez care îşi ia sarcina acestui ajutor. Modul cum a înţeles nava românească să răspundă la semnalul de primejdie, a impresionat autorităţile franceze care personal şi prin presă, au mulţumit comandantului şi echipajului.

MARINA REGALA

In ceeace priveşte Marina Regală, navele şi echipajele şi-au urmat, în acest interval de timp, programul de iarnă.

O escadrilă de 4 distrugătoare turceşti, aflată în manevre în marea Neagră, a intrat pentru 3 zile la 7 Martie în Constanţa, pentru aprovizionare, consolidând prin prezenţa lor, legăturile începute cu marina noastră de război cu ocazia vizitei crucişetorului *Hamidie*.

Marina Regală fiind învitată de către guvernul englez să trimită o navă la serbările încoronării, s'a desemnat pentru aceasta distrugătorul Regina Maria, care a şi plecat la 23 Aprilie spre Spithead. In acelaşi scop, la 7 Mai a plecat şi d. Ministru al Aerului şi Marinei să reprezinte guvernul.

In legătură cu nava şcoală, au circulat în tot acest interval de timp, diferite svonuri că s'ar intenţiona amenajarea fostului pasager „Principesa Maria" ca navă şcoală, svonuri cari au fost desminţite formal pe la mijlocul lui Martie de către Comandantul Marinei.

Ca ultim eveniment ce priveşte acest capitol ar fi sărbătorirea la 27 III a celor „101 zile" de către elevii Şcoalei Navale, cari au adunat la Constanţa majoritatea ofiţerilor de marină şi societatea constănţeană.

EXTERNE.

In ceeace priveşte evenimentele de ordin extern, cele mai importante sunt tot cele în legătură cu războiul civil din Spania.

In Februarie, după lungi discuţiuni şi eroice sforţări s'a ajuns la încheerea unui acord de neintervenţiune în Spania care ar fi trebuit să interzică trimiterea de voluntari străini în Spania şi să institue un control la frontierele spaniole.

In ambele chestiuni dar mai ales în cea de a doua, rolul marinei este mare, pentrucă graţie Spaniei sunt mai mult maritime.

Exercitarea acestui control a intrat în funcţiune la 19. IV., şi incumbă navelor de război engleze, franceze, germane şi italiene.

Se speră prin urmare că prin acest control se va evita agravarea situaţiei.

Evenimentele dela mijlocul lui Aprilie însă, din faţa portului Bilbao, au arăta tuturor ţărilor că aplicarea hotărârilor luate este mult mai delicată şi complicată decât s'ar fi crezut.

Până la intrarea în vigoare a acestor măsuri, nave cu calele şi punţile pline — mai ales sub pavilion sovietic— au continuat să ia drumul Spaniei pentru unul din cei doi beligeranţi. In apropierea coastelor spaniole, navele au trebuit să recurgă la toate trucurile de război ca să scape de navele spaniole adverse sau chiar de cele străine.

In tot acest interval de timp, numărul incidentelor întâmplate între navele de război franceze, germane, engleze sau italiene ce brăzdează apele spaniole şi navele comerciale spaniole, sau invers, între navele de război spaniole şi cele comerciale străine, a fost mare. Toate s'au lichidat cu scuze reciproce, cu promisiuni că nu se vor repeta, cu ordine categorice dar cari nu se aplică, etc.,,, până într'o zi când un asemenea mic incident ar putea da foc lumei, din nou.

Ca evenimente de ordin pur militar şi marinăresc din acest război, a fost acela al ocupării portului Malaga de către naţionalişti, la începutul lui Februarie, la care marina a avut o bună parte de contribuţie dela începutul lui Martie, apoi ciocnirea dintre câteva nave guvernamentale şi naţionaliste, în faţa portului Bilbao şi care s'a soldat cu scufundarea distrugătorului guvernamental *Navara*, precum şi încercarea de a bloca Bilbao de către flota naţionalistă.

Asupra cauzelor scufundărei chiurasatului naţionalist *Espana* circulă două versiuni :

Prima, — cea mai verosimilă —că chiurasatul ar fi ciocnit o mină la 30. IV. în faţa portului Santander, pe când încerca împreună cu distrugătorul Velasco să împiedice intrarea în acel port a unui Cargobot englez ce voia să forţeze blocus-ul, iar secunda, ca această navă ar fi fost scufundată de către aviaţia guvernamentală în timpul acţiunei arătate mai sus. Această din urmă versiune este folosită mult de către cercurile aviatice străine ca un argument în plus în lupta de păreri asupra viitorului navei de luptă şi a avionului. Dacă este sigur însă, e că chiar admiţând că versiunea secundă contra adevărul, nu se pot trage concluzii teneinice din acest caz excepţional.

In celelalte state, înarmările navale au continuat cu asiduitate şi parcă toate propunerile şi încercările ce se fac spre a se ajunge la anumite acorduri, nu au alt rost decât a face pe adversar să piardă timpul preţios pe care îl cere înarmarea. Asemenea interpretare s'ar putea da chiar şi vestitului „gentlemans agrement" încheiat între Anglia şi Italia, care pare ameninţat acum din cauza unei violente campanii anti-italiană pe care presa engleză a iniţiat-o la începutul lui Aprilie. Prin urmare chestiunea tensiunei anglo-italiene în Mediterana, pare să revină la modă.

In acelaş timp, în Franţa s'a semnalat un curent puternic pentru o înţelegere navală cu Italia în chestia Mediteranei occidentale.

Asupra Mediteranei orientale, tot la începutul lui Aprilie s'a vorbit că cu ocazia vizitei oamenilor politici turci la Belgrad, s'ar fi iniţiat discuţiuni asupra necesităţii încheerei unui acord între Iugoslavia, Turcia şi Grecia deoparte şi Italia pe de altă parte; şi aceste svonuri, au circulat cam tot atunci când s'a pus bazele prieteniei italo-iugoslave care tinde să aducă pace în apele Adriaticei.

Cât priveşte vecinul nostru dela răsărit, svonurile de la finele lui Februarie au arătat că s'ar intenţiona eşirea din marea Neagră a 2 crucişătoare, 4 torpiloare şi câtorva submarine. Chestiunea are o foarte mare importanţă pentru noi, însă nu este locul să fie discutată aci.

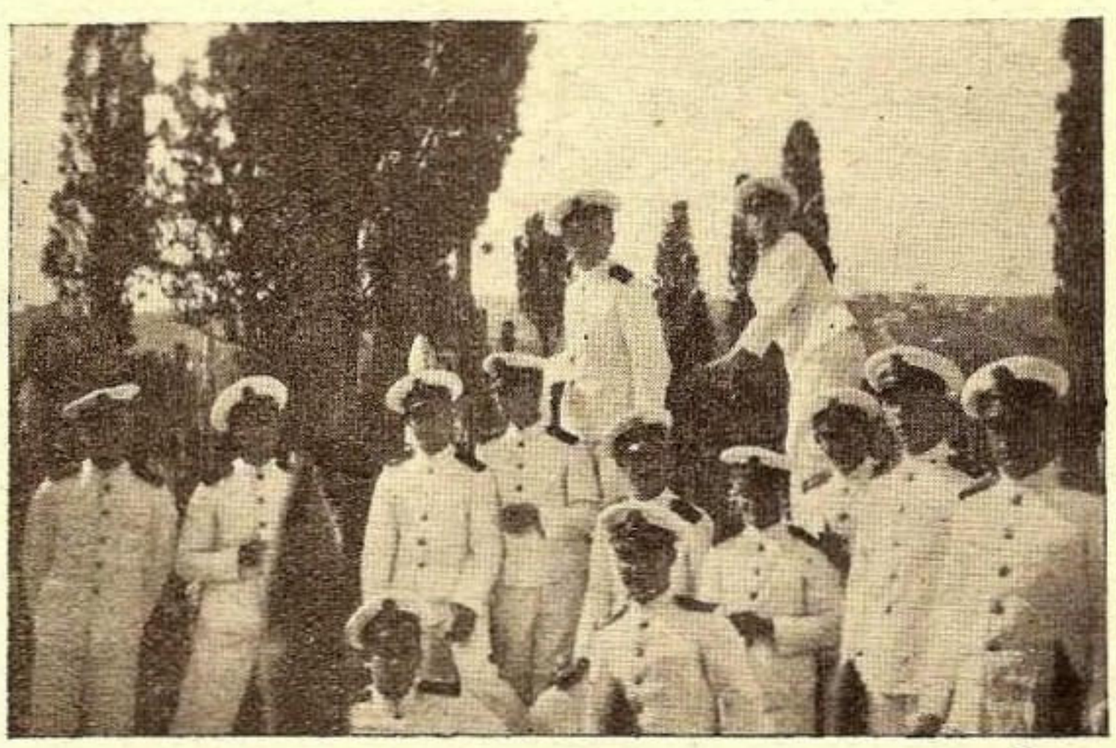
Ca evenimente privitoare la marinele comerciale străine, vom mai releva: greva declarată la începutul lui Martie, la Bordeaux, de către marinarii francezi pentru aplicarea săptămânei de 40 ore, şi care a adus acestora parţiale câştiguri de cauză, şi recâştigarea panglicei Albastre de către Normandie care la finele lui Martie a traversat Atlanticul în 4 zile, 6 minute şi 23 secunde, realizând o viteză medie de 30,99 noduri.

MIRTH

CU „STIHI" PE MĂRI

27 AUGUST. Dimineaţa de tot vedem farurile dela intrarea Bosforului, Anatoli şi Rumili Fanar. La ora 5 intrăm în Bosfor. Cele două cetăţi vechi dela intrarea Bosforului au un aspect sinistru în semi-întunericul dimineţii.

Recunoaştem pe rând localităţile pitoreşti depe ambele maluri consulate şi legaţii cu vile cochete ascunse discret în parcuri întinse pe coasta malurilor. Din loc în loc, câte un palat, veche reşedinţă a vreunui sultan, prinţ sau paşă, îşi oglindeşte măreţia în albastrul tremurând al valurilor



Elevii şcoalei navale la mormântul Aziadé din Eyub

ce le fac numeroasele vapoare străbătând Bosforul în toate sensurile.

Istambulul, o mare de aur ce se topeşte în flăcările razelor soarelui ce tocmai a răsărit de după malul asiatic, îşi întinde pitorescul peste cele şapte coline din jurul Cornului de Aur.

Acostăm repede lângă vama portului. Sosesc la bord d-l Colonel Ioan Gheorghe, ataşat militar şi d-l Creţu, consulul României la Istambul.

Vizităm moscheea Sultan Ahmed sau moscheea albastră. Construită în 1620 de către sultanul Ahmed I lângă vechiul hipodrom, din care azi au rămas câteva obeliscuri, este cea mai frumoasă moschee a Istambulului. Având şase minarete cu vârful poleit, are dimensiunile 64 m. pe 72 m., iar cupola principală, susţinută pe patru coloane de marmoră are 38 m. înălţime. Zidurile sunt acoperite cu plăci de faianţă, iar covoare vechi şi preţioase acoperă întreaga pardosea.

După ce cumpărăm câteva amintiri, fabricate desigur în Germania, dela numeroşii vânzători ambulanţi ce vorbesc destul de bine româneşte, plecăm spre moscheea Sfânta Sofia. Aceasta, construită în 325 d. Ch. de Constantin cel Mare, distrusă de un cutremur, reconstruită de Teodosie în 415, adusă la forma de azi de Justinian, a fost transformată în moschee de Mahomed II, acoperind preţioasele fresce cu picturi musulmane. Astăzi toate acestea sunt înlăturate, descoperindu-se astfel, neprețuitele comori de artă, de atâta timp, moscheea fiind transformată în muzeu naţional.

Vizităm apoi consulatul român de unde plecăm la recepţia oferită de d-na şi d-l Ministru Filoti, în onoarea noastră, în parcul legaţiei române. Decorul şi perspectiva admirabilă cât şi mai ales frumoasa manifestare de simpatie pe care ne-o arată asistenţa, ne fac să petrecem două ore, cât se poate de agreabile. Părăsim legaţia cu cele mai frumoase amintiri din voiaj.

28 August. — Vizităm Cornul de Aur şi cimitirul Eyub, în marginea căreia se găseşte moscheea cu acelaş nume, considerată de credincioşi ca cel mai sfânt locaş de închinăciune după cel dela Meca.

Un ghid foarte simpatic, cunoscător al ţării noastre din timpurile când era ziarist, ne spune că azi populaţia oraşului nu mai frecventează moscheile, nu mai au un cult, o religie, nu mai cred în nimic. Privind moscheile complect goale ne convingem de cele spuse.

Tot în cursul acestei dimineţi mergem în grup la consulat de unde luăm o splendidă ancoră de flori, admirabil aranjate după culorile pavilionului naţional, pe care o vom depune la monumentul republicei. Protocolul cere ca să purtăm mănuşi albe. Suntem şase, iar la bord, ne fiind pregătiţi, nu găsim decât patru perechi. Rezolvăm uşor dilema ţinând fiecare numai câte o mănuşe în mâna stângă. Un întreg pelerinaj de curioşi s'a format în jurul nostru. Zeci de fotografi ne fac să ne aranjem discret şepcile, stiletele şi mustaţa. După ceremonialul obişnuit ne mai fotografiem de câteva ori, în diferite poziţii şi din toate părţile, apoi plecăm în deaproape urmăriţi de curiozitatea publicului.

Vizităm oraşul a cărui descriere cred că nu este nici locul nici cazul să o fac aici.

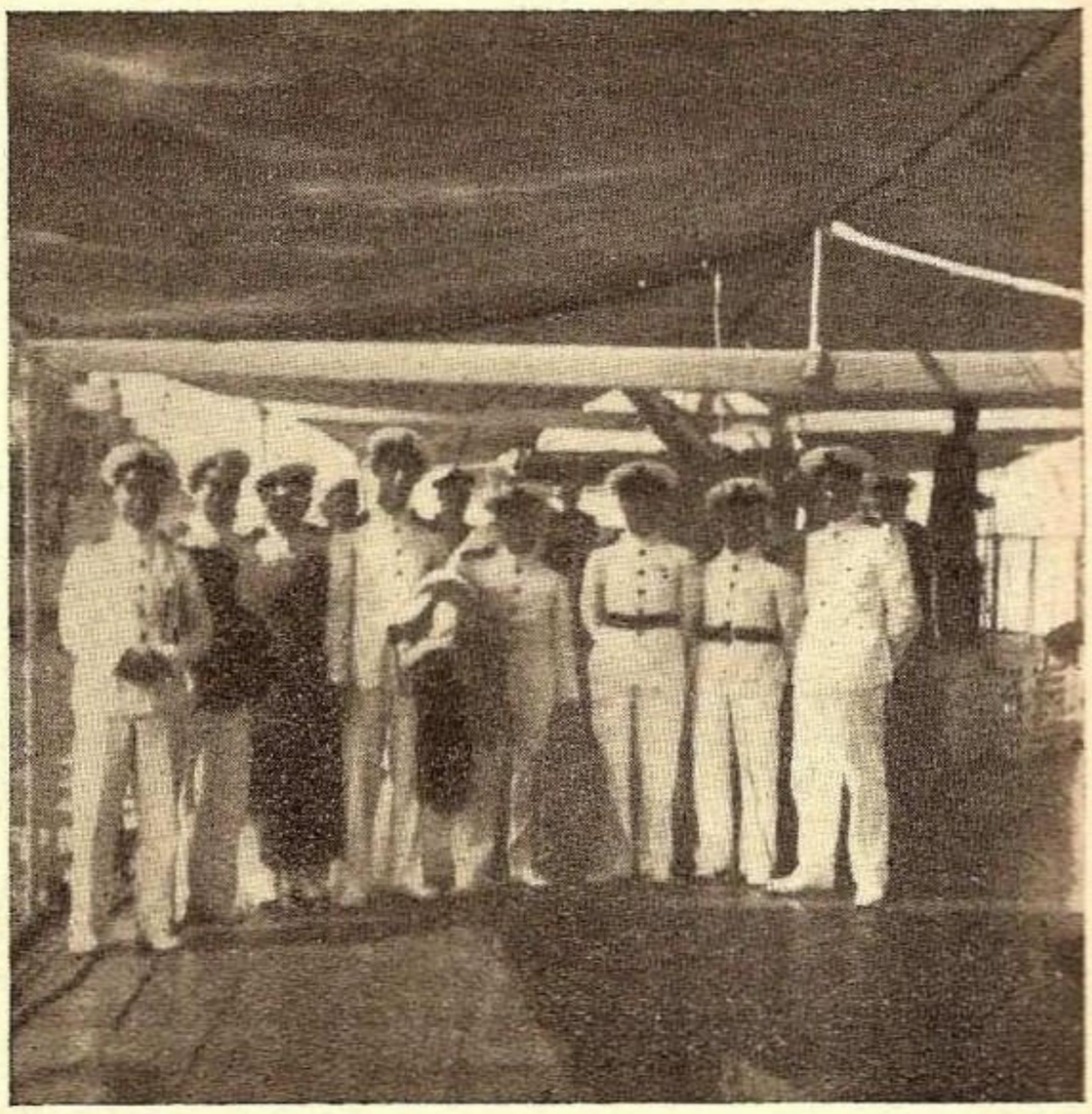
Cu o şalupă militară plecăm, după amiază la insula Halki unde se află Şcoala Navală turcă, invitaţi fiind pentru recepţie.

In radă se află ancorate câteva unităţi din flota turcă. Şcoala Navală este compusă din Liceu naval şi Academie navală. Vizităm sălile de curs, laboratoarele, sălile de gimnastică, de recreaţie şi dormitoarele.

Urmează, în sala de festivităţi, un banchet copios, abundent stropit cu... citronadă şi ceai. Ne despărţim de camarazii turci cu manifestări de simpatie şi prietenie.

La întoarcere valurile, de altfel nu prea mari se sparg în prova şalupei muindu-ne pe toţi până la piele. O ţigare românească face minuni pe vremea aceasta, decizând pe cerberul dela maşini să ne tolereze lângă căldări.

Seara, la bord are loc recepţia gazdelor noastre de



O ultimă fotografie pe punte şi părăsim nava

ieri. In ciuda ploii ce se deslănţue cu furie şi pe care tenzile întinse o reţin cu greutate, atmosfera se menţine foarte cordială, dansul continuând pe fierul ud al punţii. La miezul nopţii ne luăm rămas bun, invitaţii noştri părăsindu-ne.

29 August. La ora 5 părăsim Istambulul. Cheul este gol la ora aceasta, iar plecarea noastră nu atrage atenţiunea nimănui.

In urmă, oraşul îşi svârle minaretele spre nori ca o mână de credincioşi în rugăciune, cerşind milă cu braţele spre cer sau ca un grup de studenţi americani aruncându-şi în sus şepcile la un match de foot-ball.

Marea, ca de obicei în acest voiaj este agitată ; întâlnim numeroase petroliere în drum spre Constanţa.

Un eveniment hazliu întrerupe monotonia zilei. Camaradul M. P. care în ajun a aranjat bufetul, mergând pe puntea udă în pantofi cu asbest, alunecă şi cade răspândind în toate direcţiile o ploaie de fisticuri şi biscuiţi lămurind astfel terminarea rapidă de ieri a acestor alimente.

Spre seară ajungem la intrarea în Dardanele pe care le străbatem în întuneric, orientându-ne după numeroasele faruri verzi şi roşii. Un spectacol frumos ni-l oferă o pădurice depe malul european, care arzând luminează frumos canalul pe o mică porţiune.

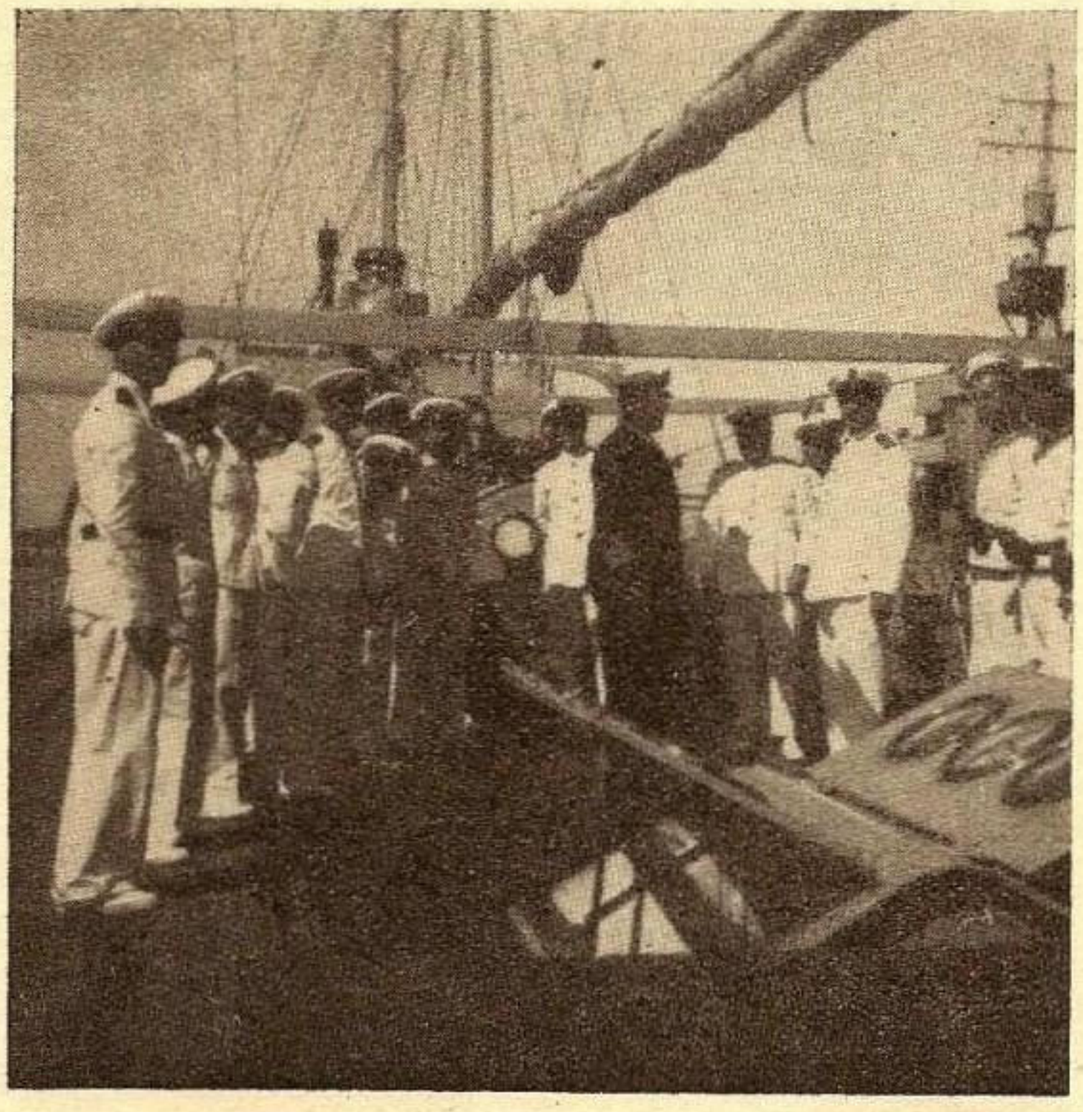
La ieşirea din Dardanele marea este agitată. Bucătarul, care vrea să prepare un tort pentru a doua zi, este disperat : aluatul se rostogoleşte într'una prin tavă, luând toate formele afară de aceea a tortului.

30 August. Marea se menţine rea. La prânz forţa vântului a crescut simţitor. Cu tot ruliul puternic dat de valuri, vântul menţine nava canarisită la tribord. Se alege alt drum pentru a evita ruliul, primind valurile din pupa. La masă, luată pe punte, nu ştii cum se te împarţi: cu o mână trebue să te ţii de masă, dealtfel bine amarată, ca să nu te răstorni, cu cealaltă trebue să-ţi menţii farfuria pe masă, încât nu ştii cum să mai duci furculiţa la gură.

Forţa vântului creşte mereu ajungând la ora 14 să aibă forţa 10 (20 m. pe secundă). Pentru a evita valurile puternice, navigăm pe sub coasta insulei Nicaria, sub vântul ei. Deşi aici nu sunt valuri aproape de loc, totuşi vântul puternic bandează nava la 42° făcând-o să îmbarce apă pe puntea joasă. Spre seară vântul cade permiţându-ne o navigaţie mai uşoară printre numeroasele insule greceşti semănate în drumul nostru. In timpul nopţii o lună plină splendidă ne vine în ajutor.

In sala maşinelor căldura e de rigoare

31 August. La revărsatul zorilor, în vedere exact în prova insula Rhodos, iar la babord coasta asiatică.



D. Amiral Isbăşescu urcă la bord spre a ne ura bun sosit

Intrăm în portul Rhodi unde după ce fundarisim ancora babord, acostăm cu pupa la cheu în tribordul torpilorului „Spica" sub pavilion Italian. In radă, ancorat, se află distrugătorul „Falco" din aceiaşi serie cu „Mărăşti" şi „Mărăşeşti".

Se schimbă vizite oficiale între comandanţi. Plecăm, după amiază, cu maşini puse la dispoziţie de către autorităţile locale, pentru vizitarea insulei. Ajungem repede la Calitea, localitate balneară la Est de Rhodi, de unde, pe o splendidă şosea de curse, urcăm pe Monte Filerimo, unde vizităm biserica veche şi crucea înaltă de 16 m., ce se găseşte în vârful muntelui.

In această biserică se găseşte o copie după icoana „Santa Madona de Filerimo" al cărei original, dus la Constantinopol, apoi la Moscova, a fost distrus odată cu arderea Kremlinului.

1 Septembrie. Plecăm dela bord pentru vizitarea oraşului. Marea foarte agitată la larg, se face simţită, chiar

Vizităm „Citta Murata" cu cartierele greceşti, evreeşti, şi turceşti, cu bursa de comerţ şi palatul guvernamental. Muzeul istoric, amenajat în fostul spital al cavalerilor ioaniţi, ne ilustrează cu dărnicie, civilizaţia veche, care a făcut insula să ajungă în vechime la o mare înflorire. Un profesor de arheologie din localitate ne face istoricul insulei şi oraşului.

Inceputul civilizaţiei se pierde în negura vremurilor. Abia dela 1000 a. Ch. începe să se cunoască istoria insulei. Influenţele miceniene, feniciene şi egiptene şi-au spus cu hotărâre cuvântul lor în vechea artă locală. Cele trei oraşe : Lindos, Jalissos şi Camiros, existente în primele timpuri, corespunzătoare, unei epoci elene, se unesc înfiinţând un singur oraş „Rhodi" nume a cărui origină nu se cunoaşte.

In urma unei victorii reputate, se construeşte la intra-

rea în port, a şaptea minune a lumii „Colosul din Rhodos" statuia celebră de bronz de 30 m. înălţime. care însă după 50 de ani se prăbuşeşte în mare de unde este scos de comercianţii sarazini şi topit.

In perioada următoare, perioada romană, insula devine centrul tinerimii intelectuale, latinizându-se şi desvoltându-se necontenit până la intrarea în perioada bizantină când începe să decadă. Se declară independentă pentru a fi cucerită în 1358 de cavalerii ioaniţi sub care devine un centru de asistenţă mult apreciată de pelerini. In acest timp se construeşte şi puternica cetate ce înconjoară oraşul, păstrându-se aşa de bine conservată. In 1522 Soliman II cucereşte insula după un asediu de 8 luni, alungând pe cavalerii care vor înfiinţa mai apoi vechea cetate din insula Malta. Sub turci, decade devenind insulă de exil până în 1912 când împreună cu restul Dodecanezului, trece sub stăpânirea Italiei.

Astăzi oraşul este într'o stare de prosperitate excelentă, formând atracţia a mii de turişti şi viligiaturişti a căror dragoste de frumos şi de linişte este perfect satisfăcută.

Seara nu ne puteam opri de a nu închiria biciclete şi ca pe vremurile nu prea depărtate când purtam pantaloni scurţi, ne plimbăm printre palmieri şi imense grădini de flori pe şosele asfaltate ce străbat toată insula.

2 Septembrie. Intră în port, acostând alături de noi submarinul „Des Geneys"; în acelaş timp „Spica" părăseşte portul.

Câţiva camarazi se duc la baia turcească locală unde au fost serviţi după moda orientală, neneglijându-se nici muzica, nici cafeaua turcească din programul oficial.

Seara, la bord are loc o recepţie în onoarea ofiţerilor italieni. Vermouth-ul italian se împacă de minune cu ţuica de Pătârlge, dând un amestec la fel de mult apreciat de ambele naţiuni producătoare şi în prezent consumatoare.

Plecăm cu regretul de a nu fi stat mai mult în acest minunat colţ de rai.

3 Septembrie. Se navigă pe o mare surprinzător de calmă, printre numeroase insuliţe, spre Salonic. Marea de un albastru violet este presărată din abundenţă cu o specie de meduse foarte mari.

Este singura zi complect liniştită pe care am avut-o.

4 Septembrie. La prânz intrăm în golful Salonic pe care-l străbatem grăbiţi parcă. E ultimul port şi pornim spre ţară. Acostăm cu pupa la cheu în dreptul unui... bar şi alături de un cinematograf de vară al cărui ecran este perfect vizibil dela bord de unde se şi aude perfect muzica filmului „O noapte de iubire". Ne organizăm pentru spectacol. Pe spardek „loja" ne instalăm noi stând pe butoiaşe şi saci de cartofi, în timp ce pe punte „galeria" se grupează marinarii liberi.

Dar începe să plouă temeinic întrerupându-ne distracţia.

5 Septembrie. Ploaia ce continuă ne opreşte să părăsim bordul. A început să se arate toamna cu hainele bleumarin şi examen de sfârşit de an. Admirăm oraşul printre picăturile de ploaie.

6 Septembrie. Dimineaţa vizită oficială între comandanţii noştri şi comandantul torpilorului „Aspis" sosit peste noapte.

In cinstea prinţului moştenitor ce se află în localitate, se ridică marele pavoaz.

După amiază prinţul trece spre „Aspis" într'o şalupă pe lângă nava noastră. I se dau onorurile regulamentare prin strigăte de „Ura" şi salutul marinăresc cu bonetul.

7 Septembrie. La bord se oficiază un serviciu religios de către un preot român dela Athos, al cărui nume îmi scapă şi care ne împarte iconiţe sfintite.

Spre seară, încetând ploaia vizităm în fugă oraşul. străine şi isprăvile noastre marinăreşti.

Trecem prin faţa distrugătoarelor schimbând salutul cu echipajele la front. La acostare se urcă la bord d-nul Regret mult că timpul scurt nu-mi permite să culeg obişnuitele informaţii asupra istoricului oraşului.

Pornim spre Constanţa. La eşirea din port se navigă cu mare atenţiune, golful fiind foarte periculos navigaţiei prin numeroasele bancuri de nisip adus de Vardar.

8 Septembrie. Ne sculăm la ora 2 dimineaţa pentru a vedea escadra grecească ce este în drum spre Salonic. Navale, în linie de şir, având crucişătorul „Averof" în capul formaţiei navigă la distanţe aproape egale una de alta.

Sunt în total 11 nave de răsboi.

La deşteptare admirăm la bord muntele Athos care domină ne cu înălţimea sa, pe o mare distanţă. Marea un timp calmă, se montează făcând să primim valuri mari din babord.

Trecem printre insulele Lemnos şi Imbros, iar la ora 12 intrăm în Dardanele. Cele două monumente şi cimitire depe malul european, amintesc de evenimentele sângeroase din timpul marelui răsboi al căror teatru au fost aceste coaste. Dezastrul aliaţilor este amintit prin numeroasele epave ce tot mai apar de sub apă, foarte aproape de coastă.

Intâlnim numeroase vapoare până la eşirea din strâmtoare, după care străbatem marea Marmara şi ea destul de agitată.

9 Septembrie. La ora 9 intrăm în Bosfor. Amintirea zilelor petrecute aici ne revine plăcut. Eşirea din Bosfor se face după 4 ore de navigaţie practică prin strâmtoare.

In sfârşit, Marea Neagră, marea noastră, ne întâmpină, deşi nu calmă, poate din cochetărie şi ambiţie de a nu se lăsa întrecută de surorile de la Sud.

Organizăm un concurs de identificarea aştrilor ce vor apare primii. Spre neşansa noastră se adună nori negri ce întunecă cerul tot mai mult. Incepe o ploaie torenţială care ne obligă să dăm semnalele regulamentare cu sirena, sinistră melodie, acompaniată de gemetele mării, urletul vântului şi răpăitul ploii, ce ne face să nu dormim toată noaptea. Ferice de cei ce sunt de cart ; lor nu le pare rău că nu pot dormi.

10 Septembrie. Constanţa ! Se vede Constanţa aşa cum am lăsat-o, albă şi veselă sub vălul ploii fine ce cade.

Am ajuns acasă. S'au sfârşit plimbările prin oraşe străine şi isprăvile noastre marinăreşti.

Trecem prin faţa distrugătoarelor schimbând salutul cu echipajele la front. La acostare se urcă la bord d-nul Amiral Isbăşescu, urmându-ne bun venit. Ii răspunde d-l Comandor Stoianovici în numele domeniei sale, a ofiţerilor, levilor şi echipajului întors depe mări.

O ultimă fotografie pe punte cu bagajele şi păturile în mână, şi cu părere de rău părăsim nava ce ne-a purtat, pe care am fost atât de bine primiţi, şi de unde plecăm pentru a reveni peste câţiva ani ca ofiţeri ai bordului.

Elev PLEŞOIANU DEM.
anul III, Şcoala Navală
Constanţa

O CĂLĂTORIE IN DANEMARCA

(NOTE DE DRUM)

LA INCARCARE

„Carpaţi" stătea ancorat în largul Dunării cu nu ştiu câte chei de lanţ lăsate la apă aşteptându-şi rândul la încărcare.

Scăderea francului francez din astă toamnă provocase panică pe pieţele comerciale mondiale care făcea să influenţeze şi asupra destinaţiei vaporului nostru. Aşteptam curioşi să aflăm porturile pentru care vom fi navlosiţi.

In curând se ivi şi ocazia. Intr'o după masă primirăm ordinul cu specificaţia — urgent — „Veţi fi gata de încărcare mâine dimineaţă; patru porturi în Danemarca". Vestea fu pe placul tuturora. In Danemarca se iveşte rar prilejul a te abate. Mulţi dintre noi nu văzusem încă această ţară şi de care auzisem vorbindu-se multe.

A urmat încărcarea în porturile dunărene Chilia, Ismail şi Brăila într'un ritm accelerat. Şlepuri, elevatoare, hamali grăbiţi şi praf din abundenţă, toate acestea formând decorul obişnuit al porturilor de pretutindeni.

PE MARE, IN APELE SPANIOLE

Porniţi la drum, spre Occident, patru săptămâni de zile pe apă, zicem un ultim adio uscatului pe care l'am lăsat în urmă.

Carturile monotone se succed automat, zi şi noapte fără întrerupere trecând capul Matapan, coasta Siciliei şi Alger-ul până când intrăm în apele spaniole. Aci începe să se ivească curiozitatea în fiecare dintre noi, căci alt spectacol a început să se desfăşoare dinaintea ochilor noştrii, decât acela lăsat în urmă, al calmului.

Intâlnim în calea noastră vase de război de toate naţionalităţile, submarine şi avioane toate preocupate într'un dute vino neîncetat. Noaptea poţi întâlni şi vapoare fără luminile reglementare de poziţi aprinse, înaintând în bezna nopţii ca nişte fantome. Farurile de pe coasta spaniolă sunt stinse toate, totul fiind cufundat într'o obscuritate profundă. Incepi să te obişnueşti cu toate acestea doar suntem în zone de război.

Mine plutitoare — „Mingi cu scăpărici" — botezate aşa de bucătarul nostru, smulse de furtuni din câmpurile lor sunt anunţate zilnic de către acei cari le întâlnesc în drumul lor. Pe hărţile noastre de navigaţie au fost notate zonele interzise, aşa spuse periculoase, cari au fost comunicate prin T. F. F. tuturor vapoarelor.

Ofiţerii de cart sunt preocupaţi ca niciodată de a zări cu binoclurile lor cât mai departe şi cât mai bine. Până şi radio-telegrafistul bordului a încetat de a se mai văita de insomnia cronică continuă de care suferea stând acum incontinuu cu căştile pe urechi căutând a smulge din eter ştiri şi date mai multe, cari interesează navigaţia în apele acestea tulburi.

Trecem Gibraltarul, în Oceanul Atlantic dăm de hulă groasă şi vânt puternic care ne face să dănţuim zile şi nopţi întregi. Numai puţin şi suntem în Golful Gasconic, aşa zisa Biscaia pe care o găsim montată ca de obiceiu. In canalul Mânecii dăm de ceaţa specifică care acoperă insulele britanice trei sferturi din an şi de care nu poţi scăpa nici în celălalt sfert al anului.

Un mic popas făcut la Zeebrugge în Belgia pentru a ne aproviziona cu combustibil, ne face să întrerupem călătoria noastră cu câteva ore. Bunkerile au înghiţit rapid cărbunele negru de care avem nevoe spre a continua drumul. Maşinele noastre au consumat în timp de 17 zile de când navigăm vre-o 40 de vagoane cu cărbuni, un tren întreg, imaginaţi-vă, pentru a ne aduce până aci.

Zeebrugge-ul cu digul lui mare îţi aduce aminte de strălucita acţiune navală a englezilor în timpul războiului mondial în contra acestui port ocupat de germani şi devenit bază principală de submarine atunci.

IN DANEMARCA

Sosim la primul port de destinaţie Ejberg după 19 zile de voiaj.

Iată Danemarca, cetăţenii ei amabili, berea delicioasă şi vitrinile încărcate bogat cu „Danisn Butter" untul favorit al Englezilor şi care e importat de ei de acolo. Străzi curate, căsuţe cari seamănă cu acelea din jucăriile de copii şi biciclete cu droaia cari lăsate de stăpânii lor pe stradă ore întregi, sunt găsite de ei la locul lor, ştiindu-se că în oraşele din Danemarca poliţiştii nu fac de pază niciodată pe străzi. Atât de paşnici sunt Danezii !

O stradă din Ejberg

In prima seară am ieşit în oraş spre a ne mai recrea puţin. Instalaţi într'un local la un pahar cu bere ascultăm ariile daneze executate de o orchestră ireproşabilă.

La un moment dat muzicanţii se opresc intonând grav imnul nostru naţional „Trăiască Regele" la auzul căruia, noi de la masă, am sărit în picioare ca electrizaţi. Consumatorii dela celelalte mese şi-au lăsat halbele lor de bere şi ne-au imitat, cu toţii. Am fost recunoscuţi ca fiind români.

Atenţia aceasta ne-a mişcat foarte mult.

A mai urmat şi o sârbă şi altă muzică românească.

Şi a curs multă bere în acea seară pe gâtlejurile noastre devenite uscate deodată, cheltuind fiecare, după socotelile făcute a doua zi, simbria cuvenită de la farul Rumeli dela intrarea din Bosfor până la nu ştiu care cap de aterizare din Anglia. Bilanţ deficitar, care nu l'am regretat însă.

Ne continuăm ruta spre alte porturi mai la nord în Marea Baltică. Trecem Skagerak-ul în locul unde s'a dat în anul 1916 marea şi grozava bătălie navală fără precedent în istoria omenirii. Aci s'au întâlnit marii titani ai mărilor, amiralii Jellicoe, Beatty şi Scheer cău-

tând fiecare a se întrece în arta războiului pe apă. Aci zac în fundul mării zecile de nave măreţe şi cari au târât cu ele miile de marinari fără deosebire de grad, devenind eroi cu toţii.

In marea Nordului avem vreme rea reuşind a ambarca cu mare greutate pilotul care ne aşteaptă în rada portului Frederikshavn şi care ne va conduce prin mulţimea de bancuri din Marea Baltică.

APA DE COLONIE CU BUCLUC

Ne găseam într'o Duminică în portul Aarhus. Lume multă venise pe bordul lui *Carpaţi* să viziteze vaporul românesc atât de rar de văzut pe acolo. Intrebări, răspunsuri şi explicaţiile obişnuite.

La bord au mai venit un grup de domnişoare vesele sportive peste măsură inspectând tot vaporul nescăpându-le nimica de nevăzut. Au vrut să viziteze şi staţiunea de radiotelegrafie, formând un centru de atracţie pentru ele. Le-am invitat să stea jos dându-le deslușiri cât mai multe privind funcţionarea aparatelor de emisie şi recepţie.

Fiind chemat la un moment dat la comandant pentru a primi ordine relativ la plecarea noastră ce urma să aibă loc a doua zi, am lăsat domnişoarele pentru un timp scurt singure.

In absenţa mea ce credeţi că s'a întâmplat?

Avem pe o etajeră câteva sticle: una cu petrol, alta

Yachtingul în Danemarca

cu benzină, terpentină şi în una oţet. Toate aceste lichide le turnasem în foste sticle, de apă de colonie, servind la întreţinerea aparatelor. Intre sticlele acelea se găsea şi una cu colonie care o întrebuinţam la bărbierit.

Fetele profitând de lipsa mea şi ca toate femeile curioase din fire au dat şi de sticlele cu etichetele atrăgătoare şi fără a mai pregeta prea mult au înşfăcat fiecare câte una turnându-şi din belşug pe părul lor blond apa de colonie bănuită. Căci e ştiut în ţările nordice parfumeriile nu sunt prea abundente însă foarte scumpe.

Reîntorcându-mă în cabină am văzut scena redată mai sus îngălbenind de spaimă. Le-am oprit pe loc să-şi continue opera de înfrumuseţare dar în zadar ; mirosurile ciudatelor mirezme începuseră a-şi face efectul.

Catastrofă întreagă !

Ca culme, sticla care conţinea într'adevăr apa de colonie rămăsese neatinsă datorită probabil etichetei de o înfăţişare prea simplă. Am sacrificat-o toată însă pentru dezinfectarea aparentă a părului năpraznicelor vizitatoare.

Bietele fete — am râs cu toţii cu multă poftă.

A doua zi am plecat mai departe în alt port. Mult cred că a mai persistat mirosul şi amintirea sticluţelor buclucaş de pe etajeră din cabina mea.

Acum ca prevedere am pus pe fiecare sticlă o etichetă cu un cap de mort.

Logic şi practic — evitând confuzii pentru viitor.

ŢĂRANUL CU DIPLOMA DE DOCTOR

La Aabenraa în ultimul port de descărcare am eşit într'o zi afară din oraş, ducându-mă la câmp, în pădure atras de frumuseţea peisagiului de ţară, dorit mult de fiecare marinar pe care coverta de pe vapor i-a devenit prea îngustă.

Vizitând o fermă am intra în vorbă cu un tânăr ţăran cu saboţi mari de lemn în picioare, ocupat cu gospodăria. Văzându-l vorbind limba germană şi engleză la perfecţie şi intrigat de gradul de cultură pe care îl posedă l'am întrebat ce şcoală urmase. Imi răspunse că terminase de curând studiile, fiind licenţiat al nu ştiu cărei şcoli înalte. Venise înapoi la ţară să-şi lucreze pământul proprietatea părinţilor lui, adăugând că deşi îşi găsise o slujbă în oraş, renunţase la ea, preferând agricultura de care se simţea atras, de unde şi lipsa totală a şomerilor intelectuali la ei.

„SCRISOAREA PIERDUTA"

Unuia dela noi de pe vapor i s'a întâmplat următoarea: Scrisese o scrisoare unui prieten în România. Ducându-se la oficiul poştal, observase la sosire acolo că pierduse scrisoarea pe drum. S'a întors înapoi la bord scriind alta în loc. Prietenul lui a primit într'o zi amândouă scrisorile.

Cine-va un anonim găsind scrisoarea pierdută pe drum şi neavând adresa expedietorului, scrisă pe verso o francase punându-o la cutia poştală.

FURTUNA IN MAREA NORDULUI

Părăsim Danemarca spre alte ţări. In apropiere de insula Helgoland întâmpinăm o furtună violentă, sgâlţâindu-ne patru zile şi patru nopţi. Furtună de travers cu vasul în lest am avut un ruliu drăcesc cu înclinări până la 43 grade, ajungând uneori cucopastia până la apă.

Intr'o noapte furtuna ajunse la apogeu. Am fost aruncat, la o bandă bruscă, din pat afară peste săltarele asvârlite şi ele ca şi mine, trezindu-mă cu raftul de cărţi, desprins din perete, peste mine.

Larousse-ul voluminos mi-a făcut un cucui în cap păstrându-l două săptămâni ca amintire.

In noaptea aceea au naufragiat două vapoare, unul german şi altul grecesc.

La noi la bord ni s'a întâmplat şi nouă ceva. Aveam în cambuză păstrate câteva sticle de vin românesc pentru Crăciunul apropiat. S'a desprins şi acolo raftul din perete spărgând toate sticlele cu preţiosul lichid.

Şi vântul a continuat să sufle printre straiurile ce parcă cântau mii de cucuvele prin ele. Dar bătrânul *Carpaţi* se ţinea dârz, — grijuliu ne-a adus teferi în primul port de adăpost.

O. P.

(după un tablou al pictorului Stiubei)

Poem în proză

Inchinat celor duşi departe
de SPRING

Susură cascade limpezi de cristale şlefuite
in culori de „verde-negru" — ca pădurea 'ntunecată,
risipite peste pietre vinete şi ruginii.
Picură cristale roşii,
verzi
albastre
sidefii...
şi se duc din piatră 'n piatră, clopocind de veselie
peste buturugi căzute, peste ederă târzie...

Clinclet de argint şi aur, împletit cu măestrie intr'un
svon de clopoţei,
peste sunete de orgă
de vioară
de cimpoi.
Gungurit de apă vie tors în fire de mătase.
legătură de mărgele
salbă
pl!ete
şi inele,
Picături, apoi mănunchiuri, mai incolo pânză deasă
răspândită pe terase cu podele aurite de nisip scânteetor.

Formă
sunet
şi culori
înbinate'n joc de ape, ca o rugăciune pură
închinată de natură, unui singur Dumnezeu...

Pârâiaş din Ţara mea
Soarele te-o săruta,
Luna te va mângâia,
Ca să vii în calea mea.

NOAPTEA!

Fumurie adoarme zarea...
Dispărut-a Soarele.
L-a ascuns în valuri, Marea,
Unde-şi ţine odoarele.

Sită deasă, cu 'ntunerec,
Cerne noaptea 'n lume...
Marea, hohotind isteric,
Se frământă 'n spume.

Stelele tremurătoare
Işi privesc mirate,
Formele şerpuitoare
De lungi nestimate.

Moi meduze, luminiţe
Joacă şi s'adună,
Lin, sirenele domniţe,
Cântă 'n clar de lună.

LILLA GIUŞCA SPERANŢIA

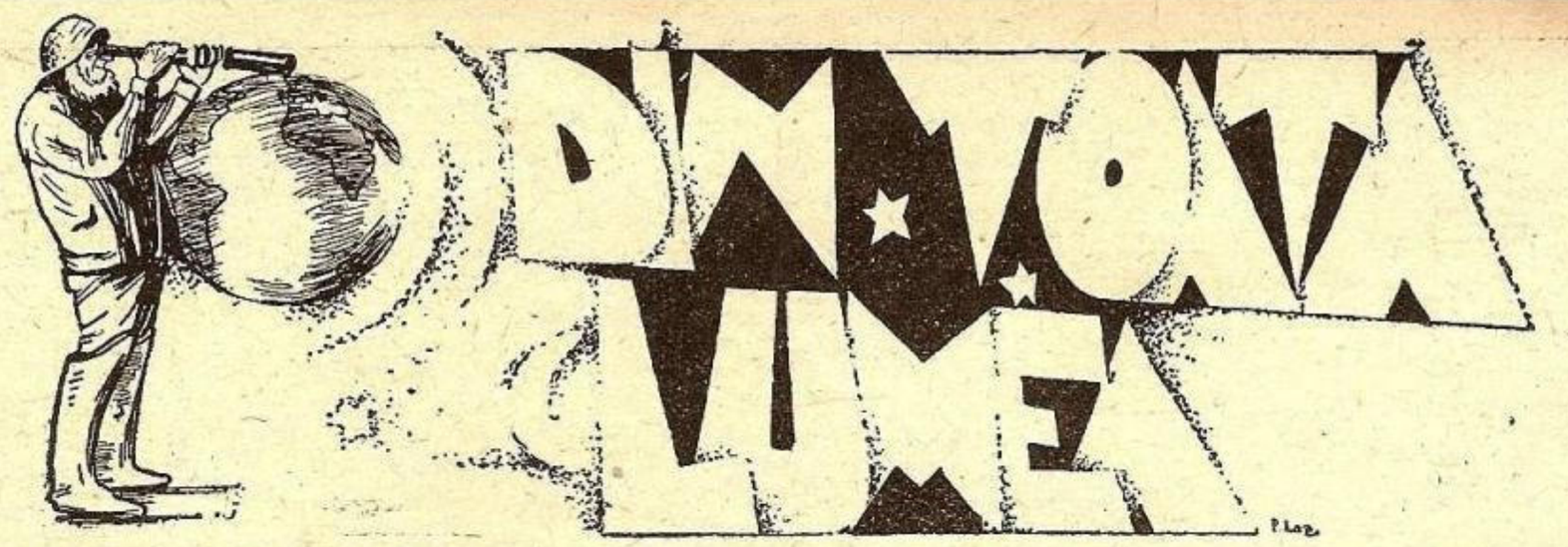
IN VECHIUL PORT

Pe mare e noapte ; şi umbre de nori
Colindă pe valuri departe
Iar luna zâmbind poleeşte cu flori
Cărarea ce-o ţese din apă şi şoapte.

Corăbii uitate stau triste la chei :
Sunt vase cu vele, poveşti de demult
Şoptite de noapte pe-aripile ei...
Poveşti cu furtună, cu vânt şi tumult...
. . . . . .

Cât farmec nostalgic descoperă luna
Pe puntea tăcută a vechiului vas...
Şi cum cântă marea pe-a valului strună,
Cum cântă'n adâncuri, melodic, un glas...

CARP V. MIRCEA



Pentru scurtarea duratei traversării Atlanticului

Marile transatlantice puse în serviciu de Anglia, Franța, Germania, Statele Unite și Italia traversează Atlanticului în 4—7 zile. Numai *„Normandie"*, *„Queen Mary"*, *„Bremen"*, *„Europa"* și *„Conte di Savoia"* având viteza între 27—30 noduri reușesc să facă numai 4 zile.

Arhitectul naval *Ernest Rigg* a făcut un studiu după care pentru a se scurta cu câte o zi durata diferitelor categorii de viteze, reese că trebue să se realizeze un spor de viteză după cum se arată mai jos :

Reducerea duratei parcursului	Sporul de viteză Mergând spre Est	Mergând spre West
Dela 7 la 6 zile	3,17 noduri	2,80 noduri
„ 6 „ 5 „	4,51 „	3,86 „
„ 5 „ 4 „	6,88 „	5,71 „
„ 4 „ 3½ „	5 „	4 „
„ 3½ „ 3 „	6,81 „	5,26 „
„ 4 „ 3 „	11,81 „	9,26 „

Se observă că pentru categoriile vitezelor mari, sporul de viteză necesar este cel mai mare.

In acel studiu Dl. Rigg caută să rezolve durate traversatei în 3 zile și jumătate sau 3 zile, cu tipuri speciale de nave care să aibă viteza de 38—45 noduri. Pentru aceasta oferă date asupra *lungimii, deplasamentului* și *puterii necesare* a 3 feluri de tipuri : nave cu forme *cross-channel,* tipul special al navelor din pasageri cari travesează Canalul Mânecei cu forme de *crucișetor* și cu forme de *distrugător.*

Pentru durata 3½ zile

	Tip Crosschannel	Tip Distrugător	Tip Crucișetor
Viteza în noduri	38	38	38
Lungime în metri . . .	305	244	152
Deplasament în tone . .	64000	28000	5000
Putere în C. V.	450000	315000	112000
Combustibil pentru marș	12000	8180	3000

Pentru durata 3 zile

Viteză	45	45	45
Lungime	427	333	213
Deplasament	125000	76000	14000
Putere	1000000	1000000	360000
Combustibil	22500	22500	8000

Tipul *Distrugător* este pus mai mult pentru comparație, căci nu ar fi posibil să se facă pentru pasageri încăperi prea confortabile.

Tipul *cross-channel* este cel ales; realizarea unei nave cu asemenea caracteristici și performanțe, nu este de actualitate, deoarece este nevoe în primul rând de o putere prea mare pentru aparatul motor — 450.000 c. v. pentru traversarea în 3½ zile și 1.000.000 c. v. pentru 3 zile — care cu mijloacele actuale s'ar ridica la un cost prea ridicat.

Socotim totuși că chiar așa puțin confortabil, tipul cu forme de distrugător ar putea fi construit și pus în serviciu spre satisfacția multor călători grăbiți cari ar renunța la confortul și instalațiile marilor transatlantice (punți vaste de plimbare, restaurante colosale, săli de teatru-cinematograf, piscină, teren de tenis sau de alte jocuri adoptate la bord, etc...) în schimbul unei durate mai mici. Trebue să recunoaștem că nici călătorii cari merg cu trenul nu au confortul pe care l'ar putea da acel vapor, ori cât de puțin loc ar avea rezervat pentru călători. Dealtminteri, extraordinarul confort și toate inovațiile cari se găsesc la bordul marilor transatlantice nu au de scop decât să facă pe călător să uite că drumul durează atâtea zile și să-i facă viața cât mai plăcută și lipsită de ori ce plictiseală .

Ori de îndată ce parcursul va fi scurtat în timp, nu mai au nici un rost atâtea și atâtea amenajări luxoase și costisitoare.

Să rămână actualele transatlantice la vitezele lor pentru cei ce nu-s grăbiți, pentru escursioniști, miri în călătorie de nuntă (poate că pentru aceștia durata ar putea fi și de 2 săptămâni...) etc.... iar pentru poștă, oameni de afaceri și alți grăbiți, să se construiască astfel de *nave-expres-rapid-fulger,* cu forme de distrugător, al căror const nu se poate ridica chiar așa de mult. Z. N.

UN FAPT DIVERS CU O IMPORTANȚĂ SEMNIFICATIVĂ

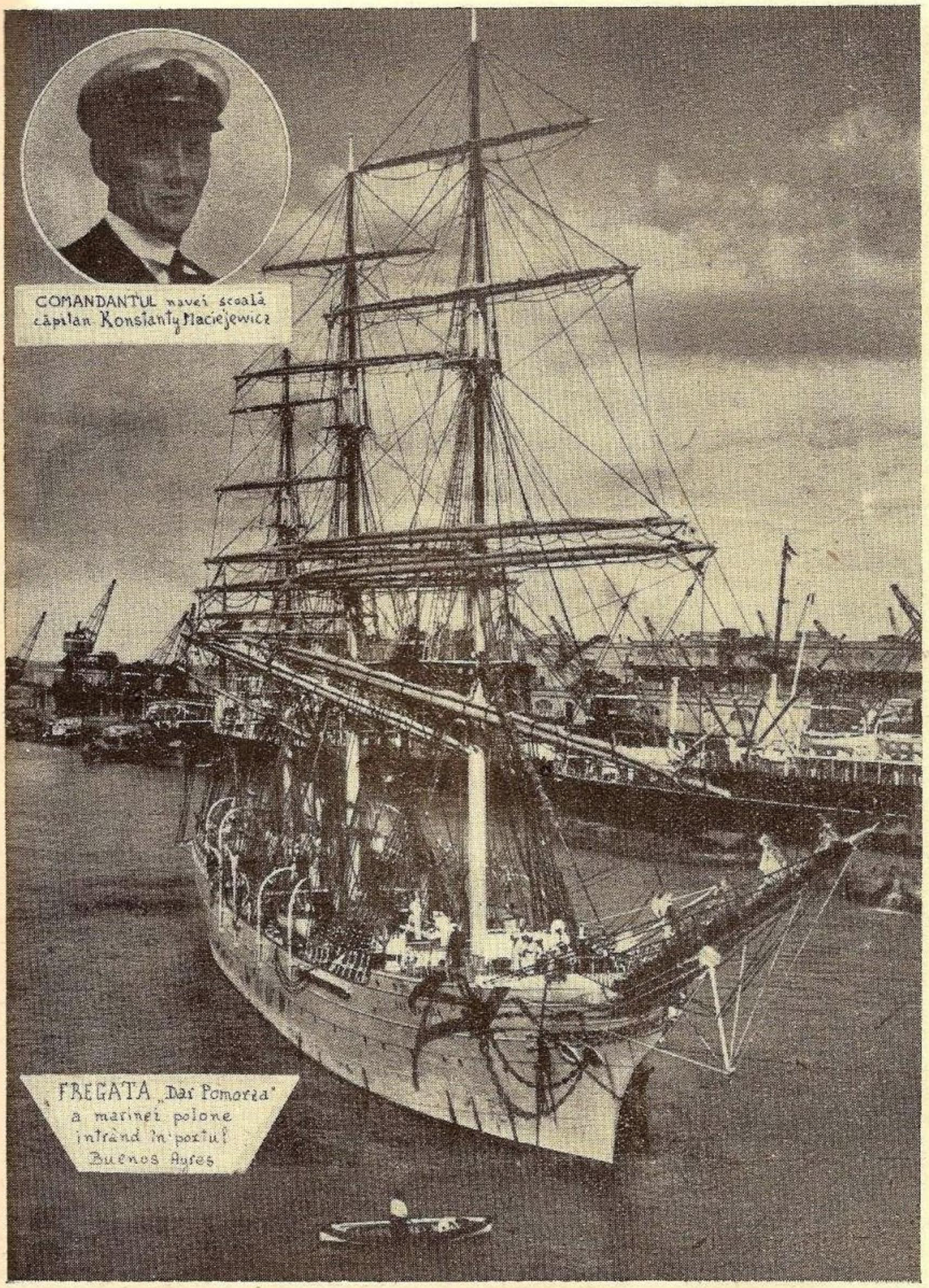
Citãm în ziarele din Marseille :

„In ziua de 5 Ianuarie a plecat din Toulon pentru Ajaccio, un transport de război compus din puitorul de mine *Coetlogon* care duce la remorcă șlepul *Douville.* Transportul aparținea marinei naționale franceze. A doua zi a călătoriei vasului care remorca șlepul, din cauza timpului extrem de rău, i se defectează mașina și rămâne în voia valurilor. Hidroavionul F. A. M. U. care zbura întâmplător pe de-asupra lui îl descoperă și dă alarma, înștiințând toate posturile de coastă, cari la rândul lor dau circulară tuturor navelor de primprejur, spre a veni în ajutor, transportul fiind serios în pericol.

Vasul „Peleș", încărcat cu 5000 tone cereale, trecuse strâmtoarea Bonifaciu în dimineața zilei de 6 Ianuarie și se îndrepta spre Marseille, când după 6 ore de marș, primește o radiogramă din acel port, prin care i se indica prezența unor vase în voia valurilor pe Lat. 42° 15' N și G. 7° 47' E. Nava „Peleș" răspunde că e la 35 mile de transportul marinei naționale franceze și că pleacă spre a-l salva.

Comandantul schimbă drumul și ordonă majorarea vitezei. La bord se fac preparative de salvare. O vreme extrem de rea. Marea montată de un Lionez forța 8-a. Alte două vapoare răspund la semnalele de pericol. „Peleș" sosește primul și se pregătea tocmai a începe opera de salvare, când e ajuns de contratorpilorul francez „Maillé-Brézé", care-i semnalează că vasele aparținând marinei militare franceze, își rezervă dreptul de a le salva și totdeodată mulțumește comandantului pentru că a răspuns la chemarea de pericol. Vaporul „Peleș" își continuă drumul. A pierdut 3 ore de leș sosește la Marseille. Autoritățile franceze mulțumesc călduros marș, dar le va câștiga căci vântul a mai scăzut. A doua zi „Pecomandantului *Paraschivescu* și echipajului pentru promptitudinea cu care a răspuns la semnalul de pericol și înțelegerea situației atât de dificile în care se afla micul transport militar".

Iată un fapt divers, care era să rămână necunoscut, dacă ziarele din Marsilia nu-l semnala, dar care arată spiritul de sacrificiu și de înaltă datorie, de care e animat marinarul român, în toate ocaziunile pe cari le oferă întâmplările atât de brutale și variate ale mării.



Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"

Primim din partea d-lui Lavrov, fost elev al bricului Mircea, următoarele mişcătoare rânduri:

„Zilele acestea a vizitat această mare şi frumoasă capitală a republicei Argentina, care în acelaş timp este şi unul din porturile cele mai mari din lume, vasul şcoală al marinei comerciale poloneze „DAR POMORZA".

Ca membru al Ligei Navale Argentine şi Române am avut onoarea a-l vizita, şi mi-au izvorât lacrămi de emoţie, gândindu-mă că, acel vas atât de frumos, aparţinea unei ţări născută aproape ieri, iar ţara noastră, marea şi bogata ROMANIA, nu mai are nici pe bietul şi bătrânul bric „MIRCEA".

Acest fapt m'a decis, chiar când, în această revistă mai citisem şi alte apeluri pentru NOUA NAVA ŞCOALA „MIRCEA", a mai adresa şi eu unul, mai ales că mă cred oareşcum autorizat a o face, ca unul ce am fost îmbarcat, în anii 1901-1902, pe bătrânul „MIRCEA", astăzi scos le pensie, şi pe care, ca elev al şcoalei de marină, deasemeni desfiinţată, am primit excelenta şi solida preparaţie marinărească, pe baza căreia am putut reuşi, în această depărtată ţară, a-mi forma o destul de frumoasă situaţie.

Ca unul deci ce, personal am putut aprecia cât de necesară este o navă şcoală, ţin a face un călduros apel, nu numai către camarazii, membrii ai LIGEI NAVALE ROMANE, ci către tot poporul românesc.

Polonejii, popor ce abia ieri şi-a căpătat independenţa, într'o singură provincie, aceea a cărei nume îl poartă vasul şcoală sus numit, au subscris suma necesară ca să-l cumpere şi să-l doneze Statului, pentru ca pe el, să se instruiască şi să se formeze Ofiţerii de viitor ai marinei comerciale, a cărei frumoase vapoare de marfă şi pasageri deja fac voiaje regulate între unicul port de mare ce au, GDYNIA şi Americele de Nord şi Sud.

Este oare posibil ca cei 18 milioane de români să nu fie în stare să răspundă la apelul făcut de însuşi M. S. REGELE

CAROL II-lea, pentru a înzestra şi marina noastră cu un vas şcoală ?

Ţara noastră are nevoie urgentă de un asemenea vas, nu numai pentru marina de război dar şi pentru cea comercială, a cărei — puţine vase — deja simt lipsă de ofiţeri.

In ultimele luni au străbătut oceanul, cinci vapoare ce purtau, falnic, la catargele lor, mândru tricolor român, venind din Europa în Argentina;

Prahova, Siretul, Oltul, Jiul, şi *Ing. Vlasopol,* la toate le lipseau echipaje române şi acestea numai şi numai din cauza lipsei unei nave-şcoală.

Când, în timpul marelui război mondial trecut, pentru prima oară au venit în Sud-America, *Bistriţa* şi *Jiul,* unicele vase române ce rămăseseră afară din Marea Neagră, erau comandate şi aveau tot echipajul instruit şi format pe bricul MIRCEA care a fost scos din serviciu fără să fie înlocuit.

Cu mic şi mare, suntem datori, în interesul ţării a ajuta cu obolul nostru, la înlocuirea aceluia şi nu cu unul, micuţ ca cel scos din serviciu, ci cel puţin ca acel al polonejilor, ca să poată şi el străbate, mări şi oceane, purtând falnic tricolorul ROMÂNIEI MARI.

T. M. LAVROV
Căpitan de Lungă Cursă
Expert naval
Pilot al râului La Plata
Membru al Ligelor Navale Române şi Argentineană
Fost ataşat comercial (onorific) al României pentru Argentina.

Iar d. Oprişan Emil ne scrie :

In curând veţi primi la Ligă suma de 5.000 lei, cu care sunt fericit a putea contribui la înzestrarea Marinei Regale cu o navă-şcoală cu vele.

Daţi-mi voe, cu acest prilej, să vă exprim felicitările mele pentru iniţiativa ce aţi luat. Nevoia unei astfel de nave nu era decât prea simţită pentru Marina noastră şi am arătat acest lucru într'o serie de articole ce am publicat,, împreună cu tatăl meu, în revista Ligii. Că un ofiţer de marină trebue să fie „marinar" înainte de toate, este o axiomă chiar în marina modernă atât de mecanizată. Personal cred că valoarea educativă a unei nave cu vele este incontestabil superioară aceleia a unei nave moderne.

Singura dificultate ar fi recrutarea echipajelor şi a ofiţerilor destinaţi a manevra o asemenea navă. Cred că o navă-şcoală cu vele ar trebui să aibă ofiţeri şi echipaj specializaţi în manevră ei şi afectaţi ei în permanenţă. Marinele moderne se îndreaptă către o asemenea specializare prin crearea unor cadre de mateloţi şi subofiţeri brevetaţi şi recrutaţi pe termen lung. Ceeace este valabil pentru navele actuale este cu atât mai necesar pentru nave a căror manevră nu mai este cunoscută şi care nu poate fi învăţată în scurtul timp cât durează perioada de instrucţie şi de ambarcare obicinuită.

Urez din toată inima Marinei noastre — de care sunt atât de legat sufleteşte să vadă cât mai curând pe al doilea „MIRCEA" reînoind tradiţia gloriosului său predecesor.

Primiţi ,vă rog, mult stimate Domnule Amiral, încredinţarea simţimintelor mele de înaltă consideraţiune.

(ss) EMILE OPRIŞANU

Pentru grabnica construcţie a noului vas-şcoală care să înlocuiască pe bricul „MIRCEA" scos din serviciu după 50 şi mai bine de ani, au mai subscris următorii :

I. C. Mârzac din Bucureşti	50
Gh. Niculescu-Cluj	200
Tinerii subcentrului 9 municipal Bucureşti	300
Profesorii şi elevii gimnaziului Industrial din Broşteni-Neamţ	799
Prin lista Nr. 1752 încredinţată Seminarului Monahal Cernica-Ilfov s'a subscris suma de lei 460 de către :	
Arhim. Ches. Păunescu	100
Dr. D. Mazilu	50
D. I. Udişteanu	50
Protos. L. Busnisc	50
Roger Nicolaescu	50
Ioan Diaconu	50
Paul Gălăşeanu (Bucureşti)	50
Mărgărit Ionescu	40
Ioan Bocioagă	10
Octav Angheluţă	10
Liceul de fete din Tecuci (corpul profesoral şi eleve)	528
Ana Şerban, Bucureşti	100
Gh. Răţoi elev liceul „Donici" din Chişinău	60
Agenţia N. F. R. din Brăila (prin lista Nr. 312)	245
Elevii liceului comerc. din Buzău	226
Liceul „Titu Maiorescu", Bucureşti, (cu lista Nr. 343)	990
D-l Ing. Furduescu — regiunea minieră Moreni, din proprie iniţiativă a subscris împreună cu colegii şi cunoscuţii d-sale suma de lei 15.500 după cum urmează :	
Ing. Furduescu	1.000
Ing. Milan Constantinescu	1.000
Ing. N. Protopopescu	500
Ing. Mircea Andreescu	1.000
Dr. I. Popescu	500
Ing. Gh. Andonie	500
Ing. Gh. Patraulea	500
Ing. I. Grigoriu	1.000
Ing. Eug. Stoenescu	500
Ing. I. Stoian	500
Ing. Al. Lucionschi	500
Ing. E. Socrate Apostol	500
Ing. Ed. Climescu	500
Ing. St. Mihăescu	500
Ing. D. Niculescu	1.000
N. Călăraşu	500
Ing. I. Teodoru	500
Ing. Alex. Veronca	500
Ing. I. Hoch	1.000
Ing. I. B.	500
Ing. R. Ştefănescu	500
Ing. Caffe	1.000
Ing. Al. Budurovici	500
Ing. Sterie Popescu	500
Profesoarele şi elevele gimnaziului comerc. „Regina Elisabeta" din Bucureşti	593
Lt. Comandor Ing. Marcu din M. A. M. (prin lista de subscripţie ce i s'a încredinţat)	2.530
Prof. şi elevii gimnaz. industr. de băeţi din Oraviţa	170
Elevii liceului militar din Chişinău	2.150
Ofiţerii, profesorii şi elevii lic. militar din Tg. Mureş	2.021
Gimnz. industr. din Călineşti-Muscel	100
Elevii şcoalei primare Nr. 10 din Constanţa	367
Gimnaz. mixt din Reghin	341
Prin listele Nr. 175 şi 176 încredinţate d-lui Comandor Malcoci, Şeful Serv. de Navigaţie Ad-ţia Porţilor de Fier din Orşova, s'a subscris suma de 13.000 lei de către următorii :	
Comandor Malcoci I.	1.000
M. Sergiu	500
Ing. Dimitriu Gabriel	500
Lichiardopol Nicolae	1.000
Lăzărescu Ioan	400
Ioan Petrescu	400
Petcu Andronic	300
Morariu Em.	200
Breg Ioan	50
Arnold Frantz	500
Ghergulescu Ioan	200
Pl. Dumitreu	200
Gandianu Ioaon	300
Todor Mihail	100
Popp Alex., gardian	200
Băluţi Petre, gardian	200
Janculovici Moise, gardian	200
Iovanovici Milan	100
Terovan Dumitru	100
Ştefan Seb.	200
Avramovici Panta	200
Ali Ismail	200
Marin Liţă	200
Frumosu I., focar	100
Rogobete Ioan	100
Boschitah Anton	500
Vicevici Map	500
Fabian Ed.	100
Murarciu N.	100
Nagy Iosif	100
Schöld Karol	100
Florescu D-tru	200
Chiriţă Răducanu	200
Boţoacă Nicolae	300
Taroiu Ioan	100
Muscă Ioan	150
Fenachemoff T.	100
Petcu Alexandru	200
Gorun Gh.	100
Vlad I.	100
Scobercia N.	100
Stadler Eug., şofer	100
Beck Iosif, marinar	100
Mathias I., camerier	100
Kiss I., tâmplar	100
Narte Th., intendent	50
Nimet S. Memet, bucătar	50
Budulan, elev pilot	100
Luzsa Franz	100
Kutas Adalbert	100
Cartog Petre	200

Paxian Iosef	100
D-na A. Grozăvescu	800
Casa G. Kovacs	500
Liceul de fete din T. Severin	360
Elevii gimnaz. industr. din Slatina	73
Elevii gim. „Schäffer" din Brăila	298
Liceul „Fraţii Buzeşti" din Craiova	192
Şc. normală de învăţători din Tg. Mureş	74
Liceul de fete din Suceava	362
Oficiul Naţional de Turism	10.000
Profesorii lic. Com. din Tg. Mureş	130
Elevele liceului din Câmpina	800
Liceul „Petru Rareş din P. Neamţ	862
Corpul profesoral al gim. mixt din Sântana-Arad	80
Corpul profesoral al lic. com. din Bălţi	230
Gimnaz. „Gen. Averescu" din Adjud	269
Prim. oraşului Dej (lista Nr. 1032)	173
Personalul agenţiei Watson & Youlle din Constanţa (lista Nr. 583) 1.290, după cum urmează :	
I. Goldman	200
K. Archbold	200
E. Xenachi	200
L. Herşcovici	100
M. Streit	100
A. Anagnostopol	100
A. Gayer	50
D. Raitsoglon	100
I. Turmorezof	50
H. Kamberian	50
Leibovici	50
N. Drăguţescu	100
A. Bălănescu	40
Şc. primară de fete Nr. 3 din Constanţa	317
Em. Grigoriu din Constanţa	1.000
Ioan Predescu, din partea funcţionarilor vămii Intrepozite Oradea	500
Liceul de fete din Brăila (lista 396)	630
Elevii liceului „Dimitrie Cantemir" din Comrat-Tighina	475
Un grup de ofiţeri inferiori din Bucureşti	830
Prin lista de subscripţie nr. 11 încredinţată d-lui căp. (r) Ioan Felbab din Bucureşti 3.750 lei de către d-nii :	
Grigore P. Carp	200
Ing. Reschovsky	500
I. Felbab	300
G. Niculescu	500
G. Dornescu	100
Wotta Paul	100
Merza Adalbert	100
Ing. G. Szende	100
Fr. Rambosek	100
J. Vecserdi	100
Ing. Rădulescu	200
Ing. Dan Perieţeanu	100
N. Teohari	100
C. S. (membră a L. N. R.)	100
E. Brancovici	100
P. Bruteanu	100
Dr. A. Cierdivarenco	100
S. Fruchter	100
A. Radwaner	100
Camil Ioaon	150
Nic. Coliu	200
I. Mântulescu	100
D. Ciucianu	100
I. Cădariu din Cluj	100
Tudorică Dumitru, elev, Bucureşti	10
Gimnaz. mixt din Tătărăşti-C.-Albă	200
Primăria oraşului Gherla (listele nr. 1057-1058)	278
Gimnaziul mixt din Căuşani-Tighina	100
Dr. Bârscan, Spitalul Amăreşti-Ialomiţa	200
Prin lista nr. 23, încredinţată d-nei Stela Moldoveanu, directoarea şc. de copii mici nr. 27, Grand	760
Gimnaziul de stat pentru fete din Reşiţa	366
Gim. mixt din Tg.-Otaci-oSroca	405
D-na Aldea-Slatina	300
Lic. industr. de fete „Penetis Zurmale" din Brăila	200
Liceul de fete din Focşani	300
Liceul industr. de băeţi din Bacău	320
Şc. normală de fete din Iaşi	143
Liceul de băeţi din Hotin	194
Ofiţerii şi echipajul vaporului „Durostor"	1.020
Idem vaporul „Oituz"	1.405
Idem, vaporul „Bucegi"	285
Idem, „Suceava"	935
Idem, „Ardealul"	3.870
Idem, „Alba Iulia"	540
Idem, „Peleş"	700
Idem, „Regele Carol I"	2.059
Idem, „România"	1.970
Inspectoatul vapoarelor S. M. R. din Constanţa	970
Agenţia S. M. R. Constanţa	1.150
Em. Budişteanu, Bucureşti	500
Tinerii subcentrului pr. pr. nr. 12 municipal	132
Lucrătorii cu ziua ai Arsenalului marinei de război, Galaţi	710
Ofiţerii, subofiţerii şi maeştrii militari din Grupul navelor grănicerilor din Brăila au donat solda pe o zi, care se ridică la	10.390
D-na Raina Greuf-Bucureşti	500
Prefectura Făgăraş (prin listele nr. 805-806)	990
Prefectura Orheiu (lista nr. 851)	662
D-na Melania Vasilescu-Bucureşti	100
M. Fălcoianu din Bucureşti	100
D-l Florea împreună cu 20 elevi ai şc. de exploatare C. F. R., Buc.	150
Centuria I-a O.E.T.R. din Predeal	81
U. D. R. Reşiţa S. A.	50.000
Avocat Victor Raţiu, Bucureşti	500
Crăciunaş din Sibiu	500
R. Ganea	100
Total	147.357
Subscrieri anterioare	1.382.016
Total	1.529.373

SITUAȚIA SUBSCRIERILOR

Dela 11 Dec. 1936 și până la finele lunei Aprilie 1937, s'a subscris suma de 1.529.373 lei, din care sumă s'a încasat și confirmat de Liga Navală, cu chitanțe în regulă, 971,563 lei, rămânând să se mai încaseze diferența de 557,810 lei, dela următorii subscriitori:

Cassa de Credit a funcț. Soc. G-rale de Gaz și Electricitate 300 de mii; Centrala L. N. R. din Brăila 30.000; Primăria Municipiului Lugoj 5.000; Ing. N. Caranfil 10 mii lei; General Negreanu 800 și Al. Naghi-farmacist din Târgoviște, dela diverși subscriitori 12,010 lei.

RECAPITULAȚIE

Sume încasate și depuse ministerului Aerului și Marinei, prin recipisele Cassei de Depuneri și Consemnațiuni 885.000 lei;

Sume subscrise și neîncasate 557.810 lei;

Numerar aflat în casa Ligii, spre depunere, 86.563 lei.

Totalul subscrierilor 1.529.373 lei.

Comitetul central al L. N. R. mulțumește tuturor donatorilor și roagă în acelaș timp pe toți acei ce doresc a contribui la înfăptuirea acestei înalte opere naționale, să-și trimită obolul, oricât de modest, pe adresa *Ligii Navale Române,* str. Eug. Carada nr. 7 București, menționând pe dosul cuponului dela mandat: „Pentru nava școală „Mircea".

INFORMAŢII — NOUTAŢI

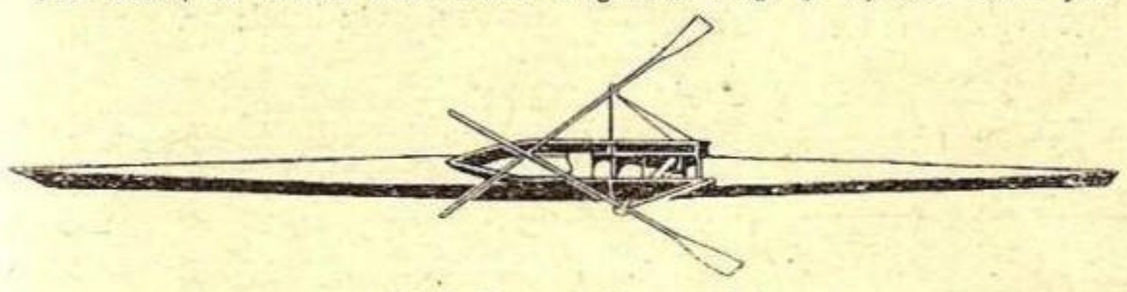
CIRCULARA F. R. S. N.

Comisiunea mixtă (Regate, propagandă şi technică) a elaborat pentru diferitele Competiţiuni, următoarele norme de clasare şi dimensionare a bărcilor.

PENTRU REGATE CU RAME

Clasa „SKIF"

Cuprinde bărci destinate exclusiv pentru regate, la care viteza este totul, de aceea sunt foarte înguste, lungi şi uşoare. Sunt pre-



Skif de unu (cu vâsle)

văzute cu scăunele rulante şi „vâsle" (dacă sunt două de vâslaş) sau „rame" (una singură de vâslă), cu pană curbă şi susţinute de portanţi. Prova şi pupa sunt puntite cu pânză:

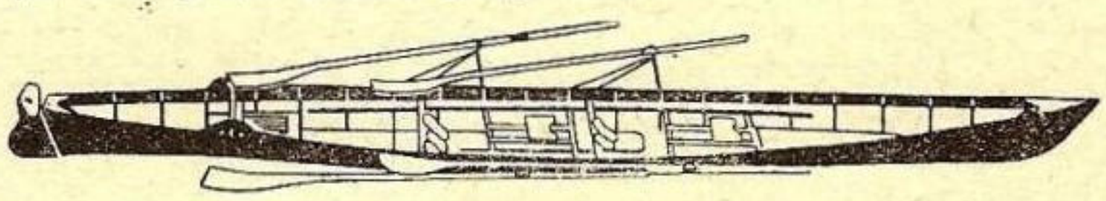
Skif de patru (cu rame)

1) Skif de unu cu vâsle, fără cârmaciu
2) Skif de doi cu vâsle, fără cârmaciu
3) Skif de doi cu rame, fără cârmaciu
4) Skif de doi cu rame, cu cârmaciu
5) Skif de patru, fără cârmaciu
6) Skif de patru, cu cârmaciu
7) Skif de opt, cu cârmaciu

Din punct de vedere al construcţiunii, deosebim două categorii: „în clin" şi „neted".

Clasa „GIG"

Cuprinde bărci ceva mai largi, deci mai stabile şi mai comode de cât „Skiful". Posedă scăunele rulante şi vâsle sau rame, susţinute de furcheţi pe portanţi. In general sunt deschise (nepuntite), pot servi pentru crucieră şi agrement.

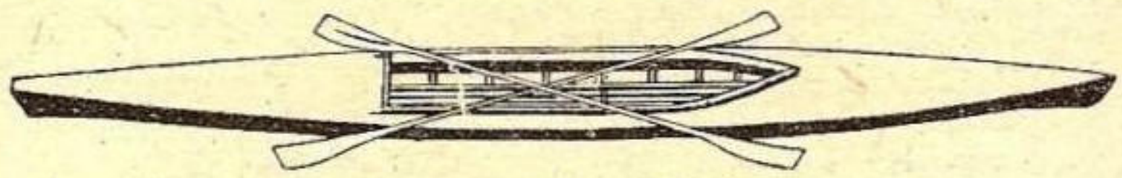


Gig de doi cu cârmaciu (cu vâsle)

	Lung. (L)	*lăţ. (l)*
Gig de unu cu vâsle, cu cârmaciu	5 m.	0.80 m.
Gig de doi cu vâsle, cu cârmaciu	7 m.	0.85 m.
Gig de patru cu vâsle, cu cârmaciu	9 m.	0.90 m.
Gig cu patru cu rame, cu cârmaciu	9 m.	0.90 m.
Gig cu opt cu rame, cu cârmaciu	14 m.	1.00 m.

Clasa „CAIAC"

Cuprinde bărci relativ mici, fără scaun mobil, manevra lor făcându-se cu „padela", simplă sau dublă, fără furcheţi şi fără portanţi. Sunt în genere puntite şi servesc în special pentru cruciere şi



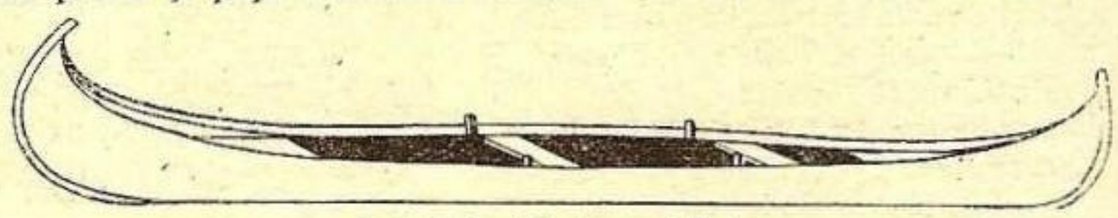
Caic de doi (cu 2 padele duble)

excursii pe râuri curgătoare, gârle înguste şi accidentate precum eşi lacuri întinse şi chiar pe lângă coastă la mare.

	Lung. (L)	*lăţ. (l)*
Caiac de unu	5 m.	0.70 m.
Caiac de doi	6 m.	0.70 m.

Clasa „LOTCA"

Cuprinde bărci de modelul celor pescăreşti din Dunăre şi Deltă, cu prova şi pupa simetrică, ascuţite, curbe şi ridicate în sus; de



Lotcă de doi (cu vâsle)

lărgime mijlocie: cu vâsle drepte, fără portanţi şi fără furcheţi, legate cu curele de „strapazane" (cue de lemn). Servesc în prima linie la scopuri utilitare: pescuit, vânătoare, etc.

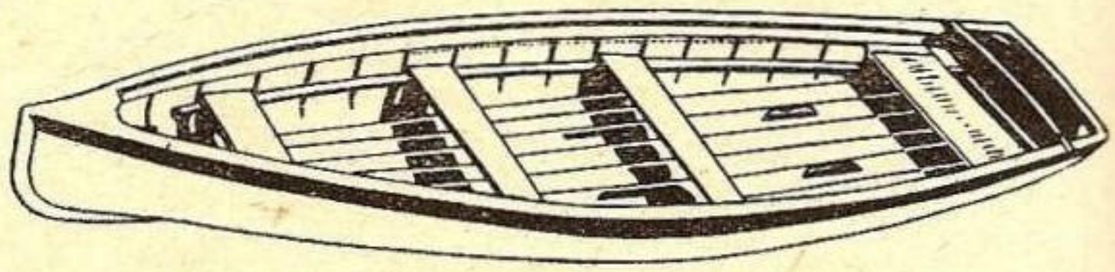
	Lung. (L)	*lăţ. (l)*
Lotca de doi	5 m.	0.85 m.
Lotca de patru	5 m.	0.95 m.

NOTE. — *Dimensiunile se înţeleg astfel:*

Lungimea: măsurată orizontal, în ax, între verticalele tangente la extremităţi.

Lăţgimea: măsurată orizontal, în zona cea mai largă, din exteriorul bordajelor (exclusiv eventualele şipci de întărire).

Toleranţă: Se acordă o toleranţă de 5% faţă de dimensiunile fixate.



Barca Universală

DIN STRAINATATE

ANGLIA

încoronării regelui Angliei, 17 state îşi vor trimite nave de război.

□ La solemnităţile navale cari vor avea loc la Spithead cu ocazia

Astfel, navele trimise vor fi navele de linie: Moreno (Argentina), New-York (St.-Unitè), Dunkerque (Franța), Admiral Graf von Spee (Germania), Crucişetorul Ashigara (Japonia). România va fi reprezentată prin distrugătorul „Regina Maria".

GERMANIA

☐ La mijlocul lui Aprilie, la Helborn-Germania, s'a hotărât construirea unui canal Lar-Rin-Ulm-Dunăre, grație căruia produsele germane vor putea eşi la Marea Neagră.

DIN ȚARĂ

☐ La finele lui Februarie, a avut loc la Constanța adunarea generală a sindicatului „Marea".

☐ La 1 Februarie, a avut loc la Brăila, adunarea generală a sindicatului marinarilor comerciali. S'a întocmit un memoriu cuprinzând doleanțele marinarilor fluviali, care a fost trimis la M. A. M.

☐ In luna Iulie, transatlanticul italian „Roma" va vizita din nou portul Constanța. Se reamintește că acest transatlantic a intrat în portul nostru şi în cursul verei trecute.

☐ In Februarie şi Martie, vama Constanța a aruncat în mare, câteva zeci de mii de portocale cari se stricau în magazii pentrucă negustorii nu au vrut să le ridice.

☐ Ministrul de Finanțe a întocmit noi dispoziții relativ la funcționarea societăților de transporturi şi agențiilor de vapoare. Să sperăm că se vor aplica cu stricteță pentrucă cele întâmplate cu agenția Bessi să nu se mai repete.

☐ Guvernul a hotărât ca ostrovul Tătaru, să fie colonizat cu elemente românești.

Ostrovul are circa 3.500 ha., suprafață. Loturile coloniştilor vor fi de circa 5 ha.

☐ La 14 Martie, în cadrul conferințelor Academiei Libere de export din Galați, d-l ing. Gr. Vasilescu a vorbit despre „Regimul internațional al fluviilor şi C. E. D."

Invocând şi declarațiunile d-lui N. Titulescu, d-sa a ajuns la concluzia că C .E. D. un mai are astăzi nici un rost să mai fiinţeze.

☐ In cursul anului 1936, valoarea mărfurilor exportate prin portul Constanța a fost de 9.079.326.536 lei, adică aproape jumătate din valoarea totală a exportului țării. Pe luni, această sumă este repartizată astfel: 665 milioane în Ianuarie, 449.531.700 lei în Februarie, 591 921.123 în Martie, 667.473.734 în Aprilie, 774.628.073 în Mai, 643.965.231, în Iunie, 757.031.308 în Iulie, 937.751.734 în August, 945.388.756 în Septembrie, 1.013.634.979 în Octombrie, 778.717.610 în Noembrie şi 862.765.765 în Decembrie.

Din această sumă, aproape 7 miliarde reprezintă valoarea produselor petrolifere.

SOLEMNITATEA DELA LEGAȚIA POLONĂ

Cu prilejul serbării naționale polone dela 3 Mai, d. Ministru *Arcicewski* a înmânat ordinul KRZYZ ZASLUGI, — „crucea pentru merit" persoanelor de mai jos, cari au organizat frumoasa primire făcută celor 162 membrii ai Ligei Morska i Kolonjalna, cari cu 80 de caiace au scoborât Prutul şi Dunărea până la Constanța, unde la 15 August au vărsat în mare în prezența M. S. Regelui Carol II un butoiaş cu apă adusă din marea Baltică.

D. Ministru Arcicewski a reamintit acest eveniment, făcând urarea ca gestul simbolic al unirei celor două mări să se transforme în realitatea unirii celor două popoare vecine şi aliate.

La cuvintele cu care ministrul a înțeles să însoțească distincția acordată, a răspuns din partea decoraților d. amiral Coandă, vicepreşedintele „Ligii Navale Romănne". D-sa a vorbit despre relațiile maritime dintre România şi Polonia relații cari au fost consolidate prin gestul simbolic al escursioniştilor polonezi care au vărsat în Marea Neagră, apă din îndepărtata Marea Baltică.

D. Vice amiral Bălănescu comandantul marinei, mulțumeşte şi face cele mai calde urări de prosperitate pentru republica polonă.

A urmat apoi distribuirea distincțiilor.

Iată numele persoanelor decorate:

Crucea de aur: amiral Bălănescu I., comandantul marinei regale; d-ra *Cămărăşescu,* comandanta falangei străjerilor; amiral *Coandă I.,* vice preşedintele Ligei navale române; ing. *Duma Ioan,* director comercial C. F. R.; *Doboş Filaret,* inspector de ținut; *Horia Grigorescu,* primarul municipiului Constanța; comandor *A. Negulescu,* secretar general al L. N. R. şi inspector general de străjeri-cercetaşi; amiral *N. Păiş,* inspector general al porturilor; comandor *Popescu Virgil,* căpitanul portului Galați; colonel *Ulise Sâmboteanu,* ajutorul falangei străjerilor; comandor *C. Ştefănescu.*

In argint: prof. *Botezatu,* din O. E. T. R., Căp. *D. Ciocan* din O. E. T. R., locot. *Comănescu,* din marină; *N. Daraban;* prof. *Goia,* din O. E. T. R.; ing. *Isaicu,* comandantul cercetaşilor marinari din Timişoara; d-na *Litica Viorica,* ajutoarea comandantei de cercetaşi; *A. Marinescu,* director O. N. T.; căpitan *Val. Maximovici,* comandantul cohortei cercetaşilor din Botoşani; maior medic *Mustăcescu* din O. E. T. R.; prof. *Nedelcu,* inspector general străjeresc; d-na *Pascu Ana; Dumitru Pascu;* medic *Sabarezi,* comandantul cohortei străjerilor din Iaşi; căpitan *M. Teohari,* din marină.

INTRUNIRE MARINĂREASCĂ

Duminică 30 Maiu va avea loc la Galați o adunare camaraderească a tuturor marinarilor şi foştilor marinari, pentru a cinsti două figuri ale marinei noastre: d. *amiral Eustațiu Sebastian,* decanul amiralilor noştri şi d. amiral *Ioan Coandă,* întemeetorul marinei comerciale naționale.

După un parastas la biserica Sf. Nicolae-Vechi, pentru marinarii dispăruți, o masă comună la Tiglina, leagănul marinei noastre, va strânge la un loc pe toți cari se simt legați prin duioasele amintiri ale unui trecut furtunos dar plin de glorie, sub faldurile pavilionului național, purtat cu cinste mai pe tot globul.

Adeziunile se primesc la *centrala Ligei Navale Române* (București str. Eugen Carada 7) sau la Divizia de Dunăre.

INDREPTAR

In articolul „Un nou cod Maritim" s'au strecurat următoarele greşeli:

Pag. 29, col. I, rândul 2 de jos în sus, a se citi *„inaugurată"* în loc de *„imaginată".*

Idem, col. II, rândul 25 de sus în jos, a se citi *„prét"* în loc de *„prit".*

Pag. 30, col. I, rândul 8, *„monument"* în loc de *„moment".*

Idem, rândul 10 *„Oleron"* în loc de *„Olaron".*

Pag. 31, col. I, rândul 10, *„incertitudinea"* în loc de *„incorectitudinea".*

Idem, rândul 35, *„expuse"* în loc de *„urme".*

Idem, col. II, rândul 3 *„riscurilor"* în loc de *„incuriilor".*

Idem, nota 24, a se citi 60.000.000 în loc de 20.000.000.

Pag 32, col. I, rândul 17 *„cadrul"* în loc de *„codul".*

Idem, col. II, rândul 27, dispare.

Idem, rândul 2 de jos *„suferi"* în loc de *„să fie".*

La pag. 54, suma subscrierilor anterioare este de 862.559, aşa cum a apărut în No. 2-3.

La pag. 58, col. II, ultimul rând a apărut printre Vice-preşedinții de onoare d. Ministru Sassu, în loc de d. *Costinescu,* Ministrul Sănătății.

BIBLIOGRAFIE

APOSTOL CULER: *Un marinar povestește isprăvi depe ape*

Un mare şi înflăcărat iubitor al apelor, al mării şi al marinarilor, a dat la iveală o nouă antologie a mării şi sbuciumatei vieți a cutreerătorilor ei.

Din bogata literatură marinărească, autorul a cules adevărate perle împărțite în 5 capitole: marinari, înnotători, pescari, iscoditorii mărilor şi românii pe apă.

Sunt pagini duioase, stoarse din realitate, pline de învățăminte şi dătătoare de curaj sănătos. Ne rezervăm dreptul a-i face o analiză mai amănunțită în numărul viitor.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	15 Apr.	13 Mai	10 Iunie
SOULINA	16 h.	—	15 „	13 „	10 „
	—	15 h.	15 „	13 „	10 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	14 „	11 „
	—	15 h.	18 „	16 „	13 „
ISTANBUL	11 h.	—	19 „	17 „	14 „
	—	11 h.	20 „	18 „	15 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	21 „	19 „	16 „
	—	11 h.	23 „	21 „	18 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	24 „	22 „	19 „
	—	20 h.	24 „	22 „	19 „
MALTE	6 h.	—	27 „	25 „	22 „
	—	20 b.	28 „	26 „	23 „
TRIPOLI ou TUNISE	16 h.	—	29 „	27 „	24 „
	—	10 h.	30 „	28 „	25 „
	17 h.	—	4 „	29 „	24 „
	—	17 h.	4 „	30 „	25 „
GENES (facult.)	6 h.	—	1 Mai	29 „	26 „
	—	18 h.	1 „	29 „	26 „
MARSEILLE	14 h.	—	3 „	31 „	28 „
	—	12 h.	7 „	4 Iunie	2 Iulie
ORAN (facult)	17 h.	—	9 „	6 „	4 „
	—	17 h.	10 „	7 „	5 „
ALGER	13 h	—	11 „	8 „	6 „
	—	14 h.	13 „	10 „	8 „
ISTANBUL	9	—	19 „	16 „	14 „
	—	17 h.	19 „	16 „	14 „
CONSTANTZA	13 h.	—	20 „	17 „	15 „
	—	20 h.	24 „	21 „	18 „
SOULINA	6 h.	—	25 „	22 „	19 „
	—	7 h.	25 „	22 „	19 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	25 „	22 „	19 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	10 / IV	30/IV	16 / V	30 / V	17 /VI
SULINA	17 h.	—	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
	—	18 h.	10 „	30 „	16 «	30 „	17 „
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	1/ V	17 «	31 „	18 „
	—	12 h.	13 „	3 „	19 «	2/VI	20 „
ISTANBUL	14 h.	—	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
	—	20 h.	14 „	4 «	20 «	3 „	21 „
HAIFA	6 h.	—	19 „	8 «	25 «	8 „	25 „
	—	18 h.	20 „	9 «	26 «	9 „	26 „
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
	—	20 h.	21 „	10 «	27 «	10 „	27 „
BEYROUTH	6 h.	—	22 „	11 „	28 «	11 „	28 „
	—	11 h.	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
HAIFA fac.	17 h.	—	24 „	13 «	30 «	13 „	30 „
	—	12 h.	25 „	14 «	31 «	14 „	1/VI
IAFFA	18 h.	—	25 „	14 «	31 «	14 „	1 „
	—	14 h.	27 „	15 «	1 /VI	15 „	2 „
PORT-SAID	7 h.	—	28 „	16 «	2 «	16 „	3 „
	—	12 h.	29 „	17 «	3 «	17 „	5 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	29 „	18 «	4 «	18 „	6 „
	—	14 h.	2/V	21 «	7 «	21 „	8 „
ZIMIR (facult.)	9 h.	—	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
	—	20 h.	5 „	24 «	10 «	24 „	11 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
	—	14 h.	7 „	26 «	12 «	26 „	13 „
CONSTANTZA	15 h.	—	8 „	27 «	13 «	27 „	14 „
	—	20 h.	11 „	30 «	16 «	30 „	17 „
SULINA	7 h.	—	12 „	31 «	17 «	1/VII	18 „
	—	8 h.	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	12 „	31 «	17 «	1 „	18 „

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „DACIA"

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7850	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5550	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3350	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1750	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87,5	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65,5	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34,5	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18,5	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 1048	Fr. frs. 555	—	Fr. frs. 771	Fr. frs. 774	Fr. frs. 871
	II	„ 740	„ 377	—	„ 573	„ 569	„ 637
	III	„ 343	„ 160	—	„ 264	„ 260	„ 212
	IV	„ 185	„ 93	—	„ 116	„ 110	„ 96
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.792	Fr.frs. 1.381	Fr. frs. 922	—	Fr. frs. 223	Fr. frs. 504
	II	„ 1,313	„ 1004	„ 671	—	„ 169	„ 354
	III	„ 723	„ 538	„ 306	—	„ 104	„ 189
	IV	„ 400	„ 285	„ 141	—	„ 59	„ 100
HAIFA	I	L. P. 15.000	L.P. 12.000	L.P. 7.800	—	—	L P. 3.400
	II	„ 10.850	„ 9.000	„ 5.450	—	—	„ 2.550
	III	„ 6.500	„ 4.500	„ 2.480	—	—	„ 1.200
	V	„ 3.380	„ 2.300	„ 1.170	—	—	„ 0.660
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	II	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	V	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipteni
L. P. = Lire Palestiniene.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANȚA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne : Danube — Constantza — Mer Egée

PORTUL DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECARI Départs	s/s DUROSTOR				
GALATZ	—	7 h.	—	—	20/III	18/IV	16/V	13/VI
SOULINA	17 h. —	— 18 h.	— —	— —	20 „ 20 „	18 „ 18 „	16 „ 16 „	13 „ 13 „
CONSTANTZA	6 h. —	— 7 h.	— 28/I	— 21 „	21 „ 22 „	19 „ 20 „	17 „ 18 „	14 „ 15 „
ISTANBUL	8 h. —	— 18 h.	29 „ 29 „	22 „ 22 „	23 „ 23 „	21 „ 21 „	19 „ 19 „	16 „ 16 „
LE PIREE	14 h. —	— 11 h.	31 „ 2/II	24 „ 26 „	25 „ 27 „	23 „ 25 „	21 „ 23 „	18 „ 20 „
VOLO	11 h. —	— 15 h.	3 „ 4 „	27 „ 28 „	28 „ 29 „	26 „ 27 „	24 „ 25 „	21 „ 22 „
SALONIQUE	9 h. —	— 20 h.	5 „ 6 „	1/III 2 „	30 „ 31 „	28 „ 29 „	26 „ 27 „	23 „ 24 „
CHIOS *(fac.)*	6 h. —	— 20 h.	8 „ 8 „	4 „ 4 „	2/IV 2 „	1/V 1 „	29 „ 29 „	26 „ 26 „
MYTILINE	6 h. —	— 20 h.	8 „ 8 „	4 „ 4 „	2 „ 2 „	1 „ 1 „	29 „ 29 „	26 „ 26 „
IZMIR	6 h. —	— 18 h.	9 „ 9 „	5 „ 5 „	3 „ 3 „	2 „ 2 „	30 „ 30 „	27 „ 27 „
ISTANBUL	6 h. —	— 12 h.	11 „ 11 „	7 „ 7 „	5/X 5 „	4 „ 4 „	1/VI 1 „	29 „ 29 „
CONSTANTZA	13 h. —	— 20 h.	12 „ —	8 „ 10 „	6 „ 8 „	5 „ 7 „	2 „ 4 „	30 „ 2/VII
SOULINA	7 h. —	— 8 h.	— —	11 „ 11 „	9 „ 9 „	8 „ 8 „	5 „ 5 „	3 „ 3 „
GALATZ	18 h.	—	—	11 „	9 „	8 „	5 „	3 „

„REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" şi „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I	DACIA	ROMANIA	REGELE CAROL I
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 22	Luni ora 23	12/IV	19/IV	26/IV	3/V	10/V	17/V
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	Mer » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	5 „	11 „	19 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	14 »	22 „	28 „	6 „	12 „	20 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	15 »	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	17 „	—	1/V	—	15 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	1 „	—	15 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	17 „	—	1 „	—	15 „	—
	Plec.	—	D-că » 11	18 „	—	2 „	—	16 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	19 „	24 „	3 „	8 „	17 „	22 „
	Plec.	» » 12	Marţi » 16	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „
HAIFA	Sos.	Luni » 10	—	—	26 „		10 „	—	24/V
	Plec.	» » 24	—	—	26 „	—	10 „	—	24 „
BEIRUT	Sos.	Marţi » 6	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
	Plec.	» » 11	—	—	27 „	—	11 „	—	25 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
	Plec.	» « 15	» » 15	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	24 „	1/V	8 „	15 „	22 „	29 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

T O T

E L E C T R I C

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANŢA

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
ECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

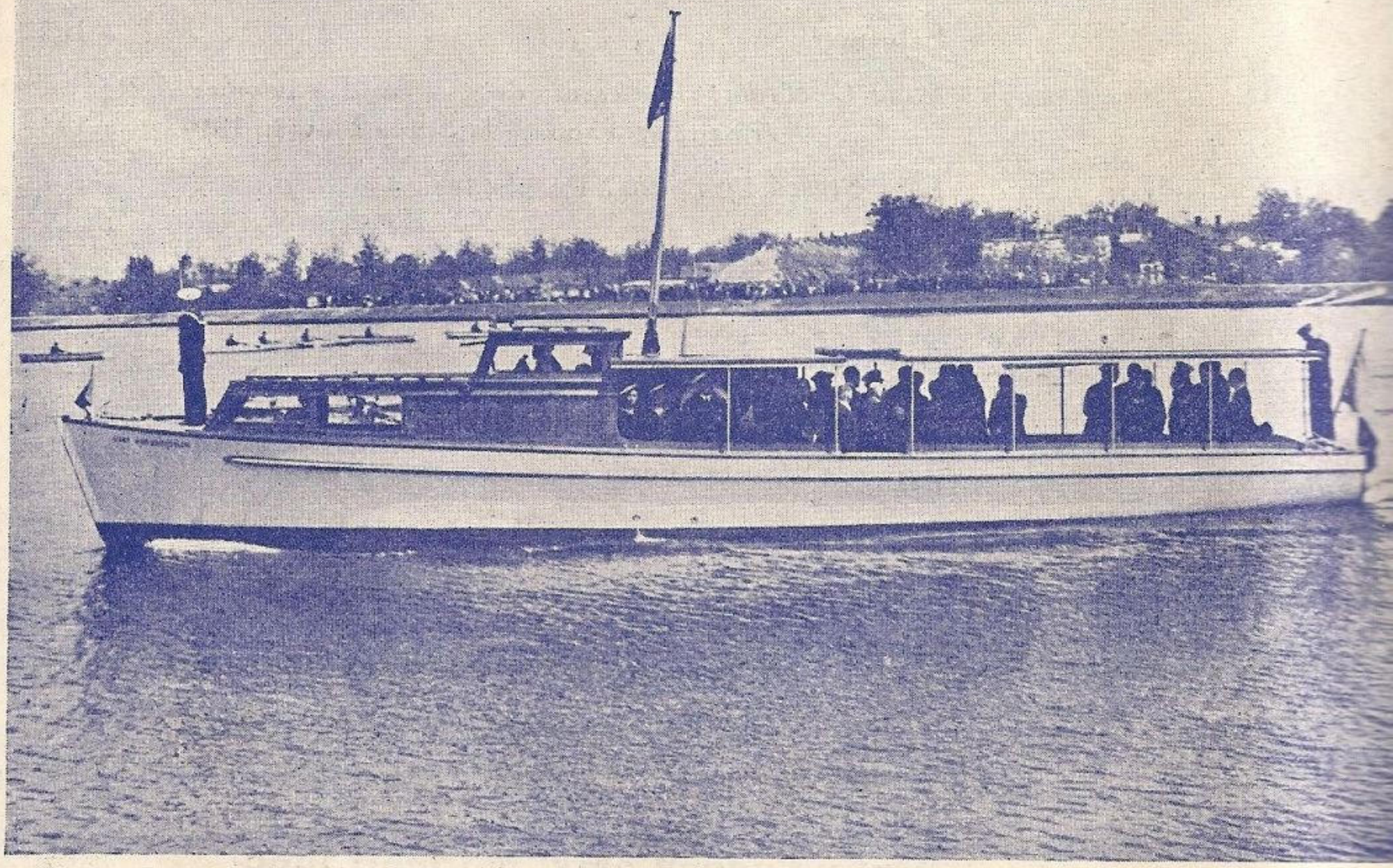
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R. BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRA



Vaporul „LUNA BUCUREŞTILOR“ de pe lacul Herăstrău

Iunie 1937

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..“

ANUL VI
IUNIE 1937

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 6

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. – Telefon 349/08.

IUNIE 1937

CUPRINSUL:

Ţiglina în sărbătoare . . . . . pag. 85

Distrugătorul „Regina Maria" la revista Navală dela Spithead . . . . . „ 95

Dr. Th. Buşniţa: Ce trebue să ştim cu privire la Pescăriile Ţării . . . . . „ 97

Mirth: Dela un număr la altul . . . . . „ 98

Salvamar . . . . . „ 102

Radu Ciocârdel: Ridicarea de pe fund a navelor germane scufundate la Scapa Flow în 1919 „ 103

Lilia Giuşcă Speranţia: Pe plajă . . . . . „ 104

Literatură . . . . . „ 106

Plastica: Expoziţia Pictorului I. Mândru . . . . „ 107

Din toată lumea . . . . . „ 108

Concursurile Ligei Navale Române . . . . . „ 110

Caravela „Santa Maria" . . . . . „ 110

Informaţii-Noutăţi . . . . . „ 111

Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea" . . „ 114

Preţul abonamenelor pe un an;

Pentru instituţii intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului	lei	10	de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta	„	15	„ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu	„	15	„ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani	lei	14	de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta	„	20	„ „
SELECT — CALEA VICTORIEI	„	20	„ „
MARCONI — Calea Griviţei	„	18	„ „
MANON — Str. Doamnei	„	12	„ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Baciu şi Popica S. N. C., *Strada I G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7*, 10% reducere la încălţăminte.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide. *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CĂLEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

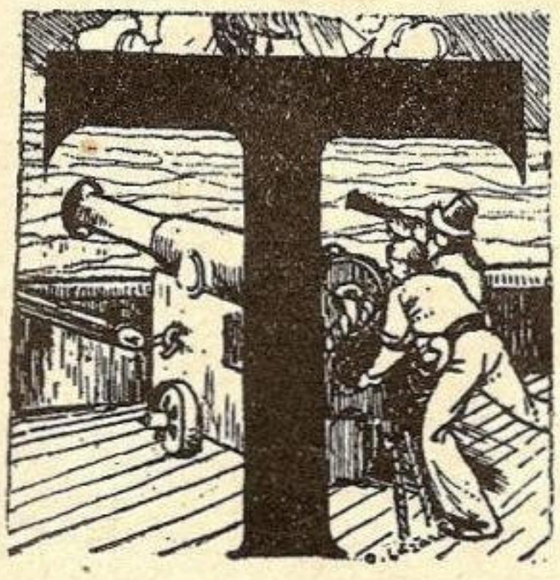
Zilnic	12.30 pl.	BRAILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUĂ . . .	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi sosește la Galaţi la ora 19,13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosește în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosește în Bucureşti la ora 13,25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

La mijloc d. Amiral I. Bălănescu, Comandantul Marinei Regale, între d. Amiral Eustaţiu (dreapta) şi Amiral Coandă (stânga)

ŢIGLINA IN SĂRBĂTOARE



IGLINA, leagănul marinei noastre a fost Duminecă 30 Mai în plină sărbătoare.

In jurul a două din cele mai reprezentative figuri ale marinei, — d. Amiral *Eustaţiu Sebastian,* decanul amiralilor noştri şi d-l *Amiral I. Coandă,* întemeetorul Serviciului Maritim Român, s'au adunat tineri şi bătrâni, activi şi rezerviști, foştii lor subalterni şi elevi, precum şi elevii elevilor lor.

A fost o retrăire a vremilor de acum cincizeci de ani, când marina noastră se căznea a eşi din goacea în care restriştea vremilor o anchilozase aproape 300 de ani.

Primul gest al celor adunaţi din toate colţurile ţării a fost să pomenească pe cei stinşi, cari au contribuit la înălţarea marinei, printr'un parastas la biserica Sf. Nicolae Vechi. Părintele paroh Popescu a oficiat serviciul divin, rugându-se pentru odihna sufletelor foştilor comandanţi ai marinei : *Col. Steriade, Col. Petrescu, Maior Murguleţ, Maior Barbieri, general MAICAN, Amiralii Murgescu, Koslinski, Bălescu şi Scodrea,* — ale eroilor din războiul de întregire şi ale tuturor camarazilor stinşi.

Dela biserică, cu autobuze speciale, camarazii au pornit spre Ţiglina, unde au fost primiţi de d. Comandor *Istrate,* comandantul depozitelor, Comandor *Eisenbeisen,* ajutor, ofiţerii şi trupa la front. Au urcat dealul, începând cu bătrânii, în afară de sărbătoriţi, amiralii Gavrilescu, Dan Zaharia, Păiş, generalii Schina, Sion şi Naum, comandorii Ionescu- Gionson, Nedelcu, Popescu Ştefan, Victor Iosif G. Coandă, Alf. Sion, Dumitriu, Jijie, Păunescu, Popescu Virgil, Tăut, Georgescu Pompiliu, Vieru, coloneii Giuscă, Păun, căpitanii Nestor, Păun, Brânzei, Semenescu, Cicioiu, Condeescu, Niculescu, Grigoriu, Gheorghiu şi camarazii activi din localitate, prezenţi cu toţii, în frunte cu d. Amiral Roşca, comandantul Diviziei de Dunăre, Comandor Năsturaş, Comandantul Arsenalului, Comandor Istrate, Comandantul Depozitelor, — iar din alte garnizoane Comandorii Ionescu Cerna din Brăila, Panteli din Constanţa şi I. Georgescu dela M. St. M .

In sala de recepţie, ornată cu fotografiile tuturor comandanţilor marinei şi cu o minunată privelişte spre Dunăre, a fost improvizată o delicioasă masă, prin munca şi gustul ofiţerilor şi maeştrilor depozitelor.

Seria cuvântărilor a deschis-o d. *Amiral EUSTATZIU,* care a spus :

In primul rând se cade a slăvi pe Dumnezeu, apoi pe scumpul nostru Suveran, căruia îi urăm sănătate ca să domnească cu glorie şi să ducă mai departe opera Regelui Carol I, întemeetorul Dinastiei, făuritorul Independenţii şi primul rege al României ; a regretatului Său Părinte, Regele Ferdinand I, întemeetorul neamului şi să ridice marina la înălţimea celorlalte marine.

CUVÂNTAREA DOMNULUI VICE-AMIRAL BĂLĂNESCU, COMANDANTUL MARINEI REGALE.

Sărbătorirea de astăzi are o mare valoare morală şi educativă pentru Marina noastră.

Sărbătorim doi foşti şefi ai marinei de război şi marinei comerciale, două suflete de elită, două caractere, cari prin muncă, cinste şi demnitate s'au înălţat la cele mai frumoase situaţiuni marinăreşti şi au contribuit la înălţarea marinei noastre.

Marina nu este opera unui om, ea este înlănţuirea ideilor şi energiilor creatoare a tuturor marilor înaintaşi cari au îmbrăţişat cu toată puterea idealul şi aspiraţiunile marinei.

Afirmăm astăzi prin solidaritatea noastră, în jurul d-lor amirali Eustaţiu şi Coandă, respectul tradiţiunilor marinăreşti, întărirea camaraderiei între ofiţerii activi şi de rezervă ai marinei, dar mai cu seamă inaugurăm o idee nouă, respectul personalităţilor Marinei, *cari deşi au părăsit rândurile active, muncesc şi stăruesc pentru propaganda marinei în toate straturile opiniei publice şi neamului nostru.*

Marina de astăzi este mică în efective şi număr de nave, dar mare în nevoi şi aspiraţiuni.

Domnii amirali Eustaţiu şi Coandă, trebue să se bucure sincer că elevii formaţi de domniile lor au făcut şi fac cinste marinei şi pavilionului românesc pe toate mările.

După 42 ani, distrugătorul „Regina Maria", *urmând cărarea glorioasă a crucişetorului* „Elisabeta" *şi bricului* „Mircea" *către serbările dela Kiel, a putut să reprezinte în mod elogios, în luna aceasta, ţara şi marina noastră la marea revistă navală Spithead.*

Aceasta dovedeşte că învăţăturile şi consiliile înţelepte ale domniilor lor au dat roade şi că Marina Regală, continuă aceiaşi activitate şi mentalitate sănătoasă, de îndeplinirea datoriei şi de înălţarea prestigiului marinăresc, aşa cum ne-au lăsat scris şi ne-au întipărit în suflete tradiţiile de onoare şi glorie ale marinei.

Suntem pe drumuri bune şi promiţătoare pentru binele şi propăşirea marinei.

Majestatea Sa Regele CAROL II-lea iubeşte Marea şi arată o înaltă înţelegere a problemelor marinei. Ministrul nostru, fiu de marinar, este identificat cu toate aspiraţiunile marinei şi acordă un simţitor sprijin, iar eu fac toate eforturile să ţiu trează în mintea conducătorilor ţărei preocuparea de marile interese ale marinei, — aşteptând întreaga realizare a năzuinţelor noastre.

Domnii amirali Eustaţiu şi Coandă, prin cuvânt scris şi graiul d-lor autorizat ajută serios marina în propaganda de cunoaştere a nevoilor şi intereselor marine.

Domnul amiral Coandă activează, în timpul din urmă neobosit pentru realizarea prin obolul public a unei părţi din fondul de construcţie a navei şcoale „MIRCEA".

In numele Marinei Regale exprim domnilor amirali Eustaţiu şi Coandă, cele mai respectuoase omagii de dragoste şi recunoştinţă pentru tot ce au realizat în fruntea instituţiunilor ce au condus şi pentru tot concursul ce acordă şi astăzi marinei.

Fie ca această reuniune marinărească să fie simbolul unei puternice uniri şi armonii sufleteşti a tuturor marinarilor, care să le dea puterea să găsim toate mijloacele şi posibilităţile pentru a creia o marină puternică la Mare şi Dunăre, potrivită intereselor noastre superioare pe apă.

Să trăiască domnii amirali Eustaţiu şi Coandă!

Să trăiască Marina Regală şi Marina Comercială!

CUVÂNTAREA DOMNULUI VICE-AMIRAL GAVRILESCU, FOST COMANDANT AL DIVIZIEI DE DUNĂRE:

Sărbătorim astăzi pe d-nii Amirali Eustatziu şi Coandă.

Sărbătorind pe d-l Amiral Eustatziu, sărbătorim pe acela care a fost un şef în toată accepţia cuvântului, respectat şi iubit; sărbătorim pe acela care toată viaţa a fost model de corectitudine, demnitate, tact, ordine ,disciplină şi împlinirea datoriei până la capăt.

Conduita sa de linie dreaptă, plină de demnitate, nu s'a desminţit o viaţă întreagă. Caracter de granit; n'a cerut niciodată nimic nimănui în viaţă; a fost şi a rămas un mare înţelept.

Un şef care a căutat să insufle sentimentele sale alese, tuturor din jurul său, ori pe unde a trecut, — fie la bord, fie la uscat.

Toate acestea vi le afirmă un martor ocular de peste 50 ani, un vechi colaborator al celui ce cu atâta dragoste-l sărbătorim.

Am cunoscut pe d-l Amiral Eustatziu în anul 1886; era secund pe Mircea. Ne-a insuflat tuturor de pe atunci, sentmentul ordinei, disciplinei şi al demnităţei.

In 1888, pe vremea furtunei care a rămas celebră, era Comandantu Bricului.

Domnule Amiral,

Salvând pe Mircea la 1888, aţi salvat Marina ţărei, care, s'a găsit atunci la o mare cotitură. Aţi învins, iar ţara ne-a dat încrederea el. Noi ne-am oţelit, am căpătat mare încrerdere în Mircea care ne insufla mereu sentimentul datoriei, încredere multă în noi şi de atunci mai ales, am îndrăgit nespus de mult pe Mircea al nostru, al cărui spirit s'a afirmat mai puternic ca ori-când. Iar el. El ne-a răsplătit mărinimos pe toţi; fiecare din cei ce au luptat în furtună, a ajuns ceva.

Dacă Mircea s'ar fi pierdut atunci, Marina n'ar mai fi înscris la activul ei nici pe 1892 la Genova, la al 4-lea centenar al lui Columb, nici pe 1895 la Kiel, nici S. M .R., căci Ţara ar fi pierdut toată încrederea în noi — mai ales că în acea epocă marina sân-

M. S. Regele Carol I, făuritorul Marinei

M. S. Regele
Ferdinand I,
făuritorul marinei
moderne

gera primind o puternică lovitură strigător de nedreaptă prin îndepărtarea brutală şi dureroasă a celui ce a fost ctitorul marinei moderne, generalul Maican, al cărui nume a rămas săpat în sufletele tuturor Marinarilor din vremuri.

Fiindcă am amintit de spiritul lui Mircea, trebue să vă fac o mărturisire: Timp de 7 ani, la rând, din vârful catargelor lui Mircea, de la rândunică şi sburător, am asistat şi participat, fără să ştiu, la crearea spiritului lui Mircea. Acest spirit s'a făurit într'o disciplină de oţel, în care salamstre domnea ca o regină şi în lupta continuă pe viaţă şi pe moarte contra elementelor naturei. Din învingerea acestora a născut o dragoste imensă, neţărmuită pentru Mircea. Cu riscul vieţei de multe ori, cu sforţări uriaşe, făceam ca totul să meargă mai bine ca la alţii. Aşa am reuşit ca Mircea al nostru cel drag să fie admirat de străinii de pretutindeni.

In acelaş an, 1888, — am avut apoi pe d-l Amiral Eustatziu Comandant al şcoalei de marină. — Nu pot uita dragostea sa părintească, grija mare ce punea pentru tot ce ne privea, pentru hrană, (ne găseam în perioada de creştere) pentru educaţie şi instrucţie.

Până la comanda marinei (1909) D-sa a ocupat toate funcţiile şi comenzile importante.

In 1905, un moment istoric. D-sa primeşte ordinul guvernului şi conduce un grup de 2 torpiloare de la Galaţi la Constanţa, — pentru a torpila chiurasatul rus Potemkin, al cărui echipaj se răsvrătise. Nava n'a fost torpilată numai fiindcă s'a predat autorităţilor noastre din Constanţa înainte de sosirea torpiloarelor.

Ca Comandant al marinei (1909—1917) a dat tot timpul îndrumări pentru pregătirea de răsboi. A întocmit în 1911 regulamentul de organizare al marinei, care complecta şi depăşea legea din 1898, care nu se mai potrivea Marinei moderne de atunci. A muncit fără preget la înălţarea prestigiului marinei şi la pregătirea technică şi tactică prin înzestrări de armament, exerciţii, trageri şi manevre, necunoscute până atunci. A pus stăruinţi necurmate la guvern pentru

aprovizionări de muniţiuni, tunuri, materiale, luptând din răsputeri şi cu ignoranţa şi reaua voinţă a politicianilor şi altora.

A întocmit un program naval din care a realizat: 2 contratorpiloare, un submarin, — din contribuţia publică a întregei ţări, — material de mine, transformări de torpile automobile pentru războiul la Dunăre, etc.

A organizat apoi, trageri de război şi manevre anuale.

Manevrele din 1911 şi 1912 ne-au trimis pregătiţi în campania din 1913, când am ocupat Rahova. Am transportat armata peste Dunăre, am construit poduri, etc. marina obţinând elogii pentru modul cum s'a condus.

In manevrele din 1915, de la Cernavodă, care au fost cele mai importante ale Marinei, s'au stabilit principii pentru o doctrină de război.

Cu acestea şi cu pregătirea tehnică-tactică a Comandamentului, marina a intrat în războiul cel mare.

Cu prilejul decorării cu decoraţii de război a navelor noastre, de către M. S. Regele Carol II la Cernavodă, la 27 Mai 1931, am expus amănunţit în faţa Majestăţei actele de bravură ale navelor şi unităţilor marinei, acte şi fapte care cinsteau Marina, echipagele şi pe şefii ei. — Dar, dacă meritul revine celor ce au comandat direct unităţile lor, meritul integral nu poate să nu se răsfrângă şi asupra celui ce a pregătit totul, zi de zi, timp de 7 ani.

Roma n'a fost zidită într'o singură zi, şi istoria nepărtinitoare trebue să se scrie aşa cum a fost.

Mare cinste se cuvine d-lui Amiral Eustatziu care a pregătit marina pentru marele război.

După război D-sa a trăit cu sufletul tot în marină, propovăduind în scris şi cu cuvântul, UNIRE Şi IAR UNIRE.

In dragostea sa pentru marină şi marinari a instituit, din prea puţinul pe care-l are, premii pentru orfanii marinarilor din orfelinatul pe care-l aveam aci la Ţiglina.

Iubiţi Camarazi. — Ţiglina, este leagănul marinei noastre militare şi comerciale. Aci s'au cimentat tradiţiile marinăreşti. Aci au început toate şcoalele marinei, aci s'a creat şi cimentat camaraderia, în vremurile când întreaga marină era numai la Galaţi, camaraderie pentru care toţi cei dinafară de marină ne invidiau.

Trăiam atunci epoca de aur a marinei. De aceia ne este aşa de dragă Ţiglina, tuturor celor ce am trăit aci.

Şi acum revenind la crezul de Unire al d-lui Amiral Eustatziu, închei cuvântarea mea cu un apel: Aci în Ţiglina noastră scumpă, în faţa monumentului lui Demetriade, creatorul marinei de Dunăre, — profit de acest prilej ce ni se prezintă azi şi fac un apel fierbinte, pornit din adâncul sufletului, pentru strângerea rândurilor tuturor marinarilor, — un apel la unire în cea mai nobilă accepţie a cuvântului.

Invoc a tot puternica îndurare a Inaltului Creator să facă ca fiorii acestor momente înălţătoare, care în faţa Domnului, ne coprind deopotrivă, pe cei mari ca şi pe cei mici, să fie un sfânt şi porunci tor îndemn la Unire şi strângerea rândurilor tuturor marinarilor, iar gândul mărei şi propăşirei să-i coprindă pe toţi să le înalţe sufletele spre o muncă rodnică, frăţească, pentru înălţarea Marinei, pentru înălţarea Patriei, Aşa să fie, — Amin!

Trăiască d-l Amiral Eustatziu.

Pe întemeetorul şi organizatorul S. M. R. pe d. Amiral Coandă pe care-l sărbătorim astăzi, îl cunosc din vremea velelor şi din vremea, când armamentul principal al marinei erau tunurile turceşti de pe Mircea, care, în loc de frână aveau o opritoare de parâmă, iar focoasele obuzelor aveau un cui de siguranţă, care se ţinea cu degetul ca obuzul să nu facă explozie. De atunci, au parcurs o distanţă bună, până la submarin şi avionul torpilor de azi, până la tunurile şi puştile automate şi până la Fire-Director. Pe d-l Amiral Coandă l'am cunoscut în 1885, când am intrat în vechea şcoală de marină din Galaţi. In regimul de oţel al şcoalei de atunci, D-sa era foarte iubit de copii, mai cu seamă fiindcă era foarte bun cu noi.

Ceva mai târziu, în 1888 D-sa era comandant, primul comandant al primului grup de torpiloare româneşti, Zborul, Zmeul şi Năluca.

In 1892 era secund pe Crucişătorul Elisabeta, — iar noi pe Mircea. L'am întâlnt la Genova la serbările celui al 4-lea Centenar al lui Columb, unde D-sa ne-a lăsat amintiri plăcute, neperitoare, dar de altă nuanţă decât cele din şcoală.

In 1895, este comandant al Bricului Mircea, în campania de la Kiel. Această călătorie împrejurul Europei, cu multiplele ei peripeţii, greutăţi şi pericole, inerente unei nave de 350 tone cu o maşină ca o râşniţă şi cu echipagiu recrutat în grabă şi de la munte, — a fost determinantă pentru cariera sa de mai târziu. D-sa s'a arătat atunci Comandant priceput, cu mult tact, capabil, curagios, om foarte bun şi iubind inferiorii.

S'a întors din campania de la Kiel, nu numai cu un bagaj mare de cunoştinţe şi învăţăminte dar şi oţelit, — şi cu o reputaţie şi un prestigiu, care i-au dat mare încredere în sine şi încrederea conducătorilor de pe vremuri.

Toate acestea la un loc, i-au dat îndrăsneala de a înfiinţa un Serviciu Maritim Român. Cu mari calităţi de organizator, foarte curagios, perseverent, cu multă încredere în sine şi în colaboratori bine aleşi, a învins ignoranţa, neîncrederea şi nepriceperea şi a rezistat la atacuri de tot felul, la rea voinţă şi la rea credinţă, care pe acele vremuri de început, curgeau din toate părţile. Şi a învins. A învivns chiar şi rezistenţa unor politiciani cari afară de folosul călătoriilor gratuite, nu vedeau nici un alt folos real pentru ţară în crearea unui Serviciu Maritim Naţional. D-l Amiral Coandă întemeietorul S. M. R. a fost un bun organizator şi a condus cu mult tact şi abilitate.

A iubit şi a fost iubit de subalternii săi şi a ştiut să-şi aleagă comandanţii şi colaboratorii, mai ales în vremurile grele ale începutului. S. M. R. n'a pierdut nave nici chiar în perioada când eram tineri în naviţaie şi aceasta ne-a ridicat mult prestigiul în lumea maritimă internaţională. Toţi comandanţii şi ofiţerii din S. M. R., veniţi din marina militară, aveau totdeauna numai elogii pentru şeful lor bun, care era directorul Coandă. Acesta este meritul cel mare al D-lui Amiral Coandă. De aceia a reuşit.

A pus multă trudă şi perseverenţă pentru a închega această marină comercială, cu elemente luate din marina de războiu.

Multă vreme navele acestui serviciu au fost fala ţării, în Bosfor, Archipelag şi Mediterană, unde mai navigă şi azi, îmbătrânite, după 40 ani. Tot acolo şi-au creat frumos renume marinăresc, mulţi comandanţi români, ridicând astfel prestigiul ţării în străinătate. Dar meritul cel mare al S. M .R. este că a făcut cunoscută ţara noastră, nu numai la Istambul ci şi în Archipelag şi basinul Mediteranei, unde acum, mai peste tot se vorbeşte românește, dar unde acum 40 ani nici nu se ştia de existenţa ţărei noastre.

Iarna din 1928-29 constitue un titlu de mare cinste pentru S. M. R.

In acea iarnă, extrem de grea pe care o ştim cu toţii, am văzut zilnic cu ochii mei cum toate navele străine, de toate naţionalităţile, se înţepeneau în sloiurile de ghiaţă din faţa Constanţei, unde rămâneau zile întregi; singure navele S. M. R. intrau şi eşeau fără întârziere, după itinerar — Onoare lor, — pentru tot ce au făcut în 40 ani. Iar Dvs. Domnule Amiral bucuraţi-vă, — sunt copii dumneavoastră.

Iubiţi Camarazi,

Sărbătorirea de astăzi este şi o foarte plăcută apropiere întru marina de război şi cea comercială. Am mai avut una la 1915, aci la Galaţi şi alta la Constanţa la 1928 cu prilejul sărbătorirei lui Mircea, pentru cei 40 ani de la furtună. Atunci am tras, inadins, o punte simbolică între Mircea şi S. M. R. (Dacia). Dar, — pentru o perioadă 40 ani e cam puţin. Să sperăm însă că aceste reuniuni de apropiere vor crea o tradiţie spre binele şi folosul tuturor spre binele şi folosul ţărei.

Unire, Unire, şi iar unire; aceasta să ne fie lozinca.

Să trăiască întemeietorul S. M. R.

D. AMIRAL ROŞCA, Comandantul Diviziei de Dunăre spune că pentru ofiţerii de Marină, ziua de azi este o zi de înălţare sufletească menită să strângă tot mai mult legăturile sufleteşti cu valoroşii camarazi din rezervă, cari au contribuit într'o largă măsură, la starea de înflorire la care se găseşte marina astăzi.

Domnia-sa arată că o bună parte din ofiţerii prezenţi la masă nu au avut norocul să servească sub ordinele directe ale D-lui Amiral Coandă, fiindcă la data când a început a dibui primii paşi pe calea apelor Domnia Sa părăsise deja Marina Militară pentru a se devota cu tot sufletul şi cu toată puterea de muncă, la înfiinţarea şi desvoltarea Marinei Comerciale, Marină care cu drept cuvânt îl socoteşte astăzi printre ctitorii ei. — La acea dată era încă vie în amintirea tuturor, figura sa impunătoare încadrată într'un trecut întreg de muncă, de orizonturi largi ,pentru desvoltarea puterii noastre navale.

Domnia sa spune că alţi ofiţeri mai vechi vor veni acum să relev contribuţia largă a d-lui Amiral Coandă la întemeerea marinei de război. Domnia sa nu va insista decât asupra legăturilor sufleteşti pe care D-l Amiral Coandă le-a păstrat continuu în marina de război, asupra resorturilor lăuntrice care l'au îndemnat să activeze fără încetare, singur, sau în cadrul Ligei Navale Române, spre a deştepta în marea masă a naţiunei cel mai viu interes pentru scumpa noastră armă.

Ziua de astăzi îi dă însă prilejul, mult dorit, de a exprima d-lui Amiral Eustatziu întreaga recunoştinţă ce îi datorează precum şi respectuoasa admiraţiune pentru marile sale calităţi sufleteşti. Domnia sa aminteşte că în anul 1910, în al doilea an de când d-l Amiral Eustaţiu conducea destinele marinei, a avut cinstea deosebită să fie numit adjutantul său personal şi roagă a-i permite să-i spună astăzi că faima severităţei d-lui Amiral Eustaţiu era aşa de mare, încât când s'a prezentat la noul post, intimidat, abia a putut rosti formula regulamentară. Curând însă, trăind în imediata sa apropiere, a putut să-şi dea seama că atmosfera de severitate de care se înconjura, era „voită, forţată", pusă în serviciul celei mai perfecte discipline şi că această atmosferă de severitate abia reuşia să ascundă imensa bunătate a sufletului, d-lui Amiral Eustaţiu, inima lui largă în care necazurile tuturor găseau un ecou înzecit.

Ar fi greu, a spus Domnia sa, să se contureze numai în câteva cuvinte marea personalitate şi opera pe care a înfăptuit-o d-l Amiral Eustatziu cât a stat în fruntea marinei. Îşi aminteşte de cuvintele pe care le-a rostit la trecerea în revistă a echipajelor monitoarelor şi vedetelor, în ziua când a luat comanda marinei : „Muncă, ordine, cinste şi arată că niciun altul mai mult ca D-sa, nu era îndreptăţit

M. S. Regele Carol I
Preşedintele activ al Ligii
Navale Române.
Marele ocrotitor al Marinei.

să dea aceste directive fiindcă la lucru nu cunoştea oboseală, ordinea atât de necesară isvora din însăşi structura lui sufletească, cinste, fiindcă în toată viaţa a dat exemplul cel mai viu al cinstei personificate, atât în viaţa particulară, cât şi în cea publică.

Toate aceste mari calităţi ostăşeşti care îl indicau de tânăr la Comanda marinei, d-l Amiral Eustaţiu le-a pus fără menajare în serviciul marinei militare. Domnia sa spune că d-l Amiral Eustaţiu a fost cel dintâi care a trasat directivele pentru o reală pregătire de luptă, în vederea zilelor mari; Domnia sa a fost cel dintâi care a conceput legea maeştrilor, creind acest corp de subofiţeri atât de necesari marinei şi când ziua sacrificiului a sosit, Domnia sa cel dintâi a dat dovadă de disspreţ de moarte, trecând prin faţa bateriilor inamice dela Isaccea, cu o navă fără apărare, când ar fi putut ocoli pericolul, trecând prin sudul Basarabiei.

Mai departe Domnia sa spune că în Septembrie 1917, când războiul era aproape sfârşit pentru noi, socotind că împrejurările vitrege nu-i mai dădeau posibilitatea să desfăşoare întreaga sa activitate, s'a retras dela conducerea marinei, dar cu fruntea sus, fiindcă avea conştiinţa împăcată, aşa cum a spus'o în lapidare cuvinte, în ordinul de zi ce l-a dat către subordonaţii săi: „Mă retrag cu conştiinţa împăcată că mi-am făcut pe deplin datoria timp de 38 de ani, în marină şi 45 ani ca militar".

D-sa spune că şi dupăce d-l Amiral Eustaţiu a părăsit cadrele marinei, nu a încetat să activeze pentru marină dând urmaşilor prin viu grai sau prin scris, cele mai înţelepte sfaturi pentru buna conducere a marinei.

In clipa prezentă s'au strâns împrejurul d-lui Amiral Eustaţiu atâţia ofiţeri tineri şi bătrâni, din activitate sau din rezervă, veniţi cu toţii ca să exprime întreaga lor recunoştinţă pentru tot ceeace a făcut cât timp a condus destinele marinei, — Colaboratorii săi cei mai apropiaţi au convingerea deplină că mai târziu, când în perspectiva timpului opera sa se va profila în adevărata lumină generaţiile mai tinere vor şti să cinstească numele lui, dându-l uneia din nouile nave de luptă.

Adresându-se ofiţerilor mai tineri le-a dat sfatul camaraderesc să cinstească pe înaintaşi, să venereze pe marii comandanţi cari au pus munca şi sufletul lor ca marina să ajungă la starea înfloritoare de astăzi. Sbuciumul şi străduinţele lor fac parte din patrimoniul marinei iar numele lor reprezintă pentru Marina noastră adevărate titluri de mândrie.

Cu aceste gânduri şi sentimente superioare Domnia sa ridică paharul în sănătatea d-lui Amiral Coandă şi Eustaţiu şi roagă cerul să le dăruiască ani mulţi fericiţi pentru binele nostru al tuturora.

D. General *SCHINA*, membru în comitetul L. N. R. rosteşte următoarele cuvinte:

A sărbători pe cei cari reprezintă ,printr'o viaţă de muncă în slujba unui ideal, ceia ce voi numi: lumina credinţei în spiritul marinăresc, este o datorie de recunoştinţă pe care o simt vibrând în inimile lor, toţi, dela cei mai tineri până al cei mai bătrâni, cari suntem încă în viaţă.

Marea a inspirat pe poeţi, cu sunetele lirei fermecătoare a iubirei.

Marea a atras pe îndrăzneţii cercetători, până în cele mai adânci întunecimi ale necunoscutului fără margini.

Marea care te îngrozeşte în clipele înspăimântătoarelor furtuni, tot ea te leagănă apoi pe luciul lîn al suprafeţei sale, făcându-te să uiţi primejdia morţii prin care ai trecut şi să nu vezi decât: aurora strălucită ce-ţi luminează calea mântuirii.

Marea, prin întinsul şi adâncul ei, cu bogăţiile văzute, cu cele ascunse şi prin căile nebănuite ce-i deschide, arată marinarului un domeniu pe care nici o altă meserie pe pământ nu-l poate stăpâni.

Voi, care de tineri v'aţi ales marina, aţi simţit în fundul inimei voastre, că spaţiul strâmt al pământului şi urâţit de patimile omeneşti, este neprielnic desvoltării cugetului vostru, ce caută orizonturile infinitului în care să poată zvâcni — în larg — bătăile inimelor voastre.

Aţi căutat să tălmăciţi tainele Oceanului, ale cărui valuri în perpetuă mişcare, vă legănau în visuri desmierdătoare pe drumul ce duce la limanul dorit, cu neclintita speranţă a unui vânt în pânze şi o stea pe cer.

Marea este aceea care a slujit popoarelor ce se bucurau de o însemnată întindere a litoralului el, să câştige întaietatea pe câmpul de alergare a civilizaţiei omeneşti. Istoria ne dovedeşte că un popor, cu cât are ţărmuri mai întinse, cu atât prosperitatea sa culturală, intelectuală şi economică este mai însemnată şi propăşeşte într'un ritm mai accelerat. Omul, în privelişteа apei fără sfârşit, soarbe avântul de a scotoci necunoscutul în lume şi cugetul i se învoltă în zări nemărginite.

Cei cari n'au mare, râvnesc la ea, ştiind bine că ea este adevărata cale care deschide largi orizonturi, vieţii pe uscat.

Ultimul mare război dela 1914—1918 a pus, în adevărata lor lumină, transporturilor pe mare, făcând să se simtă de omenirea întreagă, influenţa mării nu numai asupra flotelor navale şi armatelor de uscat, dar şi asupra popoarelor beligerante şi neutre.

Dar generaţiile cari au făcut războiul, sunt şi ele supuse unei legi care ne stăpâneşte pe toţi: uitarea.

Cu cât trece timpul, cu atâta uităm mai multe din ceeace ce nu ne place.

Unii uită mai mult şi mai repede, alţii mai puţin şi mai încet; aceştia sunt cei mai tari.

Cu atât mai uşor se uită lucrurile mării, de cei cari trăesc numai pe uscat; ei cred că marea este un element cu caracter special, ce nu-i priveşte. Această concepţiune greşită poate să aibă consecinţe dezastruoase pentru cei cari nu vor şti să lege apărarea naţională, de firul etern care uneşte pământul cu marea.

Iată ceiace s'ar zice că noi astăzi nu mai înţelegem.

Cum se face că lumeа noastră, conducători şi conduşi, de după războiul de întregire al neamului românesc, a fost atât de refractară năzuinţelor înalte şi legitime, care ar trebui să îmbie poporul nostru să privească cu mândrie şi râvnă spre mările lumei?

Oare după întregirea noastră pe pământ, marele şi vechiul nostru ideal pe mare s'a micşorat în loc să crească?

Dece oare cei chemaţi după războiu să înfăptuiască visul propăşirei noastre în lume, au ciuntit chiar din ceiace voi, înaintaşii din Mica Românie, aţi avut sufletul şi bărbăţia să năzuiţi?

Toţi cei de astăzi, cari mai avem cuget şi glas, suntem datori să trezim atenţiunea celor chemaţi să-şi însuşească realizările şi odată cu ele şi marele răspunderi, istorice.

Cum? când statu cheltueşte peste două sute miliarde în zece ani, cheltueli ordinare, nu s'a putut găsi 45 milioane pentru bricul „Mircea" ?

Este o lipsă de atenţie neînţeleasă de mintea noastră, şi să o strigăm aci la gurile Dunărei, — aci unde talazurile acestei ape ne reamintesc vitejiile trecute ale marinarilor români, din cari voi doi — amiral Eustaţiu şi Coandă — sunteţi o glorioasă ilustraţie, — şi să o strigăm de aci ca să ne audă în toate ungiurile ţării.

Este un imperativ al apărării naţionale ce nu mai poate fi nesocotit.

Apărarea României în hotarele ei de astăzi, trebue să ţie seamă de litoralul Mării Noastre. Trebue nu numai să'l putem apăra pe pământ cu baterii de coastă, pe care nici acelea nu le avem, dar trebue să dispunem şi de o forţă navală în raport cu întinderea apelor noastre maritime.

Mica Românie de eri, a avut un crucişetor, „Elisabeta" şi o navă şcoală „Mircea".

România Mare de azi, nici după 19 ani dela unirea tuturor românilor, nu are nici crucişător, nici navă şcoală corespunzătoare marelor ei destine şi pe care Liga Navală Română o cerşeşte cu talerul în mână.

Bulgaria încă de anul trecut a comandant un crucişetor la şantierele din Germania. Fotografia lui este expusă la Varna şi toţi copii — la eşirea lor din şcoală — stau să-l privească şi să-l ad-

mire, desvoltându-se în fragedele lor inimi: spiritul mândriei naţionale bulgară. Ei se dus acasă şi cer părinţilor o levă cu care se trec pe lista de subscripţie şi apoi, în tainică speranţă cu avântul ce se naşte în trupul lor, privesc cu jind spre acest scump pământ al nostru : Dobrogea lui Mircea cel Mare.

Când pătrundem mai adânc în cugetul oamenilor, cari prin origina şi trecutul lor secular pot să justifice în perspectivă imagini schimbătoare, ne vedem uneori împinşi a face o legătură între fapte, ce pot să apară astăzi cu totul străine unul de altul.

Dacă legăm tendinţa Bulgarilor de a ajunge putere navală în Marea Neagră, cu pactul de amiciţie vecinică Bulgaro-Jugoslav, ne vine în minte fără să vrem cuvintele lui Khiar-en-Din,, suveranul Algeriei, supranumit şi Barbarossa, rostite la 1533 când s'a prezentat sultanului Selim I, la Constantinopole :

„Măria Ta, cine este stăpânul mării, ajunge curând şi stăpânul pământului".

Aceste cuvinte au fost rostite la porţile Mării Noastre şi vecinii noştrii nu le uită.

Amiral Coandă şi Eustaţiu ! numai privindu-vă, voi faceţi să vibreze în noi, sunetele trompetei cu care aţi chemat generaţii de tineri marinari români, ducându-i să poarte flamura României pe apele lumei.

Acest glas de goarnă trebue să răsune înc'odată de aci ca o sirenă de alarmă, deşteptând pe cei cari au crezut că pot încă să doarmă pe lauri cu cari voi în trecut, aţi încununat gloria navigaţiei române de altădată.

Popoarele au în calea destinelor lor, clipe ce fug dar lasă în urmă-le: o dâră ce poate fi strălucitoare sau întunecată.

Stă în mâna Omului să înţeleagă rostul Statului său în lume şi dela înţelepciunea, patriotismului şi bărbăţia lui, atârnă ca istoria să nu însemne în Cartea ei decât file de mare şi ne-întreruptă strălucire .

Poporul care stăpâneşte Dunărea de jos, cu toate gurile ei şi Marea Neagră dela Limanul Nistrului până dincolo de ţinutul de argint al Balciculuï, având platoul muntos şi bogat al Transilvaniei aşezat ca o cetate întărită şi de neînvins în inima lui, iar spre răsărit deschide lui orizonturile mărilor sudice şi orientale ale lumei, este chemat să ia un loc de frunte în concertul tuturor naţiunilor europene.

Orologiul marilor meniri ale României întregite, nu aşteaptă decât voinţa şi energia omului care să-l facă să sune ceasul înfăptuirilor, hărăzite nouă de Dumnezeu, când ne-a aşezat de mai multe mii de ani pe acest sfânt pământ al neamului românesc; pământ care svâcneşte de nerăbdare şi a cărei scoarţă trosneşte din toate colţurile şi unghiurile ei, pentru a ne trezi la datorie; şi Marea ne chiamă pentru a ne folosi de calea ei de care nu ne putem lipsi, dacă vrem să ne asigurăm însăşi existenţa noastră, ca popor de civilizaţie europeană.

Incheind, nu cred să pot aduce un mai frumos omagiu spiritului de sacrificiu, capacităţei şi patriotismului care a însufleţit pe iluştrii noştri amirali ai Marinei Regale Române, Eustaţiu şi Coandă, decât făcând să răsune aci, prin glasul ce-l auzim ca un ecou al strălucitoarelor lor cariere şi ca o poruncă a vremii de astăzi, — cuvintele rostite pe malurile Senei — acum trei veacuri — de marele Cardinal Richelieu :

„Fără Mare nu te poţi folosi de pace şi nu poţi să susţiii un război"

D. General *SION,* delegatul Cercului Ofiţerilor de Rezervă proveniţi din activitate „Regele Carol II", împreună cu d. General *Naum* şi *Locot. Sion* spune :

Domnilor Amirali,

Societatea ofiţerilor de rezervă şi retragere proveniţi din activitate, „REGELE CAROL II", care are fericirea să vă aibă ca membri, a trimes o delegaţiune spre a o reprezenta la sărbătorirea frumoasei activităţi ce a-ţi desfăşurat în trecutul D-voastră de muncă.

Ca mandatar al acestei delegaţiuni îngăduiţi-mi Domnilor Amirali să vă exprim din partea Societăţei noastre :

Admiraţiune pentru urma trasată în viaţă de rodnica D-voastră activitate ; respect pentru pilda frumoasei camaraderii ce o arătaţi membrilor Societăţei noastre şi recunoscătoare mulţumiri pentru tactul cu care, mai ales D-l Amiral Eustaţiu, ca unul din cei mai vârstnici, a avut prilejul să ne ajute cu sfatul şi sprijinul.

După ce mi-am îndeplinit această plăcută misiune cu care am avut norocul să fiu însărcinat, permiteţi D-lor Amirali şi unui fost elev al fostei „Şcoale a copiilor de marină", care în epoca celei de a doua copilării, între anii 1889 şi 1892, vicisitudinile vieţei aruncându-l pe meleagurile marinei, şi-a deschis ochii asupra unor figuri ce nu se pot uita, şi printre care D-voastră Domnule Amiral Eustatziu, formaţi cadrul celor mai părinteşti amintiri.

Acest fost elev, fericit de prilejul ce are de a se găsi în mediul marinăresc atât de adânc întipărit în sufletul şi în mintea sa, de a se găsi printre unii dintre foştii lui tovarăşi de zile bune şi de zile rele, dar mai ales pus în faţa Domniilor-Voastre, care aţi fost sfătuitorii şi călăuzitorii paşilor ce el avea să facă în viaţă, nu este în stare să exprime, cu câtă emoţiune şi cu cât respect imploră pe A tot puternicul pentru sănătatea şi fericirea D-voastră, rugându-l să vă dăruiască mulţi ani înainte.

D. Amiral *DAN ZAHARIA,* evocă o amintire personală, când plecând la studii în străinătate, în loc a fi dat dezertor, a fost pus din oficiu în concediu medical — evidenţiind părinteasca bunătate a d-lui Amiral *Eustaţiu.*

Pe vremuri a fost şcoala Eustaţiu, cu lozinca „Marea a Marinarilor" ; după ea a venit şcoala Bălescu, a colaborării cu uscatul, aşa cum s'a întâmplat în războiul de întregire. Urează actualului comandant, ca azi când avem un minister al Marinei conjugat cu al Aerului, să ridice şi materialul naval la înălţimea calităţilor personalului.

Elogiază activitatea domnului Amiral Coandă, *care a pus temelia marinei comerciale române, servindu-se de personalul din marina militară, la a cărui formare a lucrat.*

Face un călduros apel la Unire mai ales a foştilor marinari, în jurul d-lui Amiral Eustaţiu, ca astfel să ne impunem, nu să aşteptăm mila altora. Aiurea în toate întreprinderile şi instituţiile de stat sunt căutaţi foştii ofiţeri, nu ca o răsplată a unui trecut de muncă, ci pentru chezăşia ce o oferă foştii comandanţi ca buni conducători şi organizatori „cinstiţi şi ordonaţi". Ne uniţi, şi marina şi ţara va avea de suferit.

D. Comandor *IONESCU-GIONSON,* fost director al S. M. R. spune că *o viaţă nîtreagă a luptat ca să arate că marinarul nostru e tot atât de destoinic că şi cel englez ori italian, că ţăranul nostru e capabil să devie şi marinar desăvârşit. Facă Cerul ca M. S. Regele, care iubeşte marina şi-i cunoaşte nevoile, să reuşească a-i da desvoltarea necesară, iar tineretului îi adresează îndemnul de a păstra talismanul lăsat de cei doi sărbătoriţi : MUNCĂ, CINSTE ŞI ABNEGAŢIE* pentru scumpa noastră marină.

D. *Comandor NEDELCU,* directorul Soc. Salvamar, arată că *această adunare camaraderească ne dă prilejul de a prinde câteva note cari scot în evidenţă înalta menire a neamului nostru izvorîtă din însuşiri specifice lui.*

Trecutul evocat azi a făcut dovada că geniul nostru românesc e capabil de orice adaptare, chiar şi în arta marinărească.

Compară viaţa chinuită depe navele (!) pe care ofiţerii îşi făceau campaniile la începutul marinei noastre, —„Gândacul", „Şoimul", „Grănicerul", — cu confortul de pe navele moderne, — de unde meritul înaintaşilor, în frunte cu cei doi sărbătoriţi.

Generaţia veche ne-a infiltrat simţul datoriei, a pasiunei *pentru meseria noastră,* cinste *desăvârşită şi acel* spirit Mircea, *care ne-a adunat aci.*

Urează Vice-Amiralului Bălănescu, ca să perpetueze aceste talismane cari au făcut tăria marinei prin marinari.

D. Comandor *NEGULESCU,* secretarul general al L. N.R. aduce mulţumiri celor cari au muncit ca întrunirea camaraderească să fie reuşită, — *Amiral Roşca, Comandor Istrate şi Eisenbeiser,* — şi urează celor doi sărbătoriţi, de care fiecare are câte ceva de spus, ca peste 10 ani să prezideze din nou o asemenea festivitate.

D. *Comandor SION,* fost director al S. M. R. în numele marinei comerciale şi personal aduce omagii domnului Amiral Coandă, ctitorul S. M. R.-ului, căruia i-a dat un puls atât de puternic şi i-a imprimat un ritm atât de sănătos, încât se simte şi astăzi.

D. Comandor *PĂUNESCU,* comisar maritim la Sulina, exprimă din partea d-lui Ministru Conţescu, delegatul României la C. E. D., regretul de a nu fi putut lua parte şi urări de sănătate şi viaţă lungă celor două ilustre figuri ale marinei noastre.

D. *Amiral I. COANDĂ* spune :

IUBIŢI CAMARAZI !

Este firească emoţiunea ce simt astăzi, după exact 40 de ani, de când chemat pentru a înfăptui ceia ce se chehamă şi astăzi SERVICIUL MARITIM ROMÂN, a trebuit să mă despart de arma ce mi-a fost scumpă.

Cum inima şi vocaţiunea mea a fost marina, din primul an chiar am căutat prin legi regulamente să fac tot mai strânsă colaborarea marinei militare cu acea comercială, reuşind ca prin rotaţie şi binevol, să împrumut, fie pentru practica navigaţiei, fie pentru formarea cadrelor, ofiţerii activi ai marinei militare, cărora le-am asigurat respectarea drepturilor câştigate, începând cu comandor Popovăţ, Atanasiu, Perieţeanu, C. Boerescu, Mihăilescu, Demetriadi, Mărgineanu, Tăutu Eugeniu, Ionescu Jonson, Ionescu zis Gutue şi mulţi alţii, cari unii au rămas definitiv în cadrele S. M. R. şi alţii detaşaţi pe timp limitat, făcând astfel înfrăţirea care ne leagă şi până astăzi, iar în ce mă priveşte personal am rămas şi mă consider şi azi nedespărţit de camarazii mei, ca veneratul nostru decan al Amiralilor, Sebastian Eustatziu, cu care am trăit ş itrăesc în deplină armonie şi de înfrăţire şi de idei, precum şi dintre colaboratorii mei, dintre cari mai puţini azi în viaţă şi cărora le păstrez şi le voi păstra cea mai mare dragoste iş recunoştinţă de tot concursul devotat ce mi-au dat ca să pot trăi să văd azi ceeace anul trecut s'a accentuat şi mai mult prin dorinţa M. Sale Regelui nostru mult iubit, exprimate atât de clar ca: „la una şi aceiaşi şcoală să se formeze atât ofiţerii marinei militare, cât şi cei ai marinei comerciale".

A mai zis Majestatea Sa :

„Pregătirea acestor navigatori să se facă sub acelaşi acoperiş cu acelaşi suflet şi în acelaşi gând, atât ca importanţă morală, cât şi din punct de vedere economic".

In adevăr, în timp de război atât unii cât şi ceilalţi vom combate pentru apărarea scumpei noastre Patrii.

Deci, cu concursul camarazilor ofiţeri, am reuşit să facem cunoscut tuturor ce au călătorit cu vapoarele noastre, — supranumite Lebedele Bosforului disciplina, promtitudinea, tratamentul şi exactitatea menţinerei itinerariului vapoarelor noastre, nu mai puţin cu concursul funcţionarilor administrativi dela uscat, am reuşit ca prin muncă cinstită, tarife chibzuite şi concursul C. F. R.-ului să atragem în colaborare cu noi cele mai importante linii de navigaţie, cu Nord Deutcher Lloyd, Deutche Levante, Johnston, Armament Dep. şi altele pentru folosul renumelui şi economiei noastre naţionale.

Ultimii ani i-am consacrat Ligii Navale şi sunt fericit să constat dragostea tuturor pentru marină, după rezultatul subscripţiei pentru „Mircea".

Mă bucur şi văzând şi dintre aceştia împrejurul meu şi le mulţumesc şi lor şi Dvs. cu marea cinste ce-mi faceţi, sărbătorindu-mă strigând din toată inima să trăiţi şi ne revedem încă mulţi ani — Ura.

D. *Amiral EUSTAŢIU,* încheie seria cuvântărilor zicând :

M'am născut la finele anului 1856 în Bucureşti, când ţara a fost părăsită de ocupaţia Austriacă.

AMIRALUL EUSTAŢIU SEBASTIAN

Născut în 1856, intră în şcoala fiilor de militari în 1872 şi în şcoala de ofiţeri în 1875.

La 1877 e avansat sublocotenent de infanterie, şi ia parte la războiul Independenţei cu regimentul 4 Infanterie. S'a distins la atacul dela Smârdan, luptând în fruntea plutonului său.

La 1879 e trecut la flotilă şi ca locotenent (1881) e trimis în Franţa, unde face şcoala navală şi înconjurul lumei cu nava *„Le Loire".*

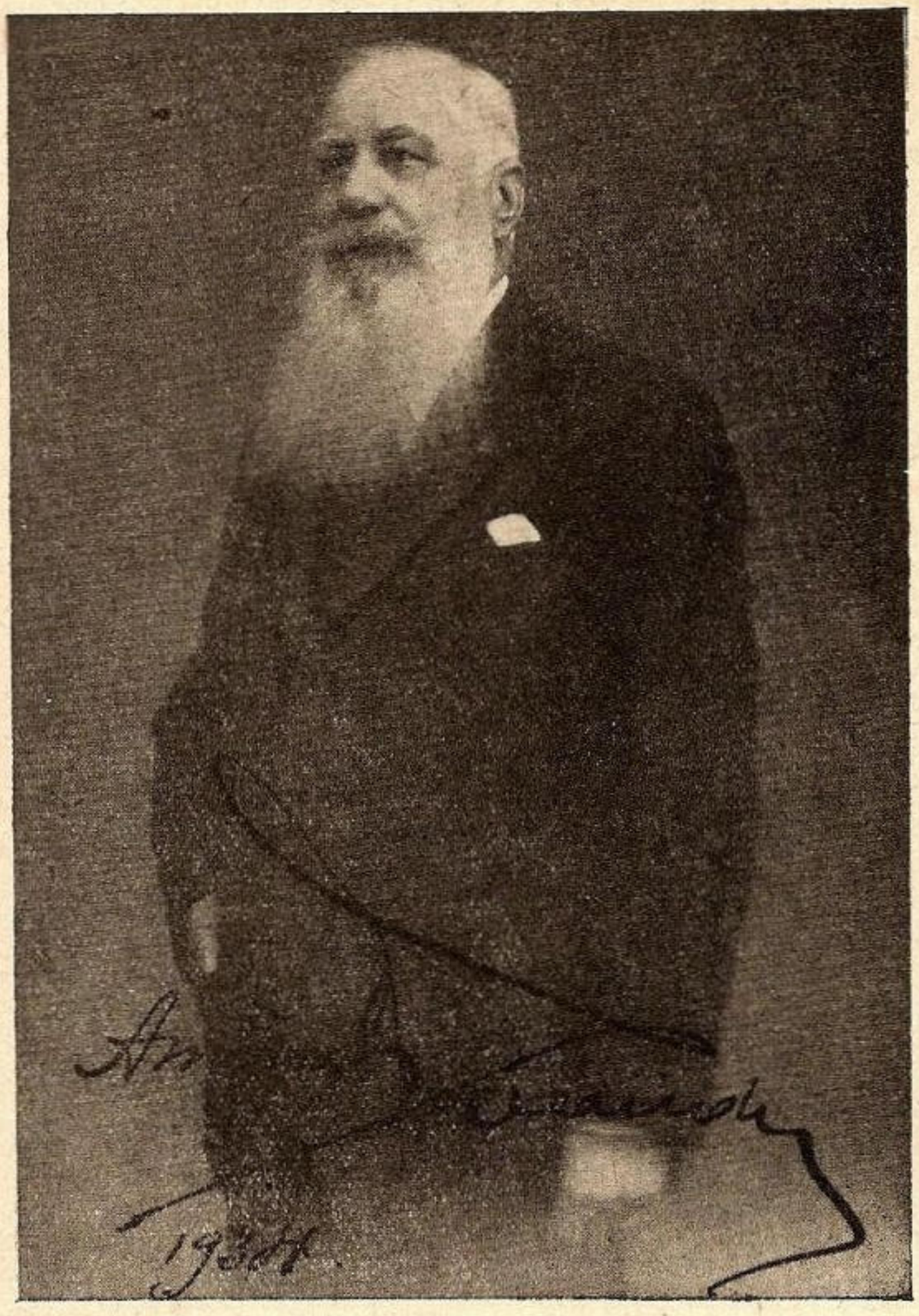
18886 căpitan, i se încredinţează *şcoala copiilor de marină* şi funcţia de secund pe *„Mrcea",* pe care ajunge comandant la 1888. In campania acestui an este prins de un ciclon, care evidenţiază excelentele calităţi atât ale navei, cât mai ales ale comandantului.

In 1894 e avansat maior şi ia din nou comanda bricului Mircea, până în 1897 când îndeplineşte funcţia de Şef de Stat Major al Marinei.

In 1898 e avansat căp. comandor şi i se încredinţează comanda Diviziei de Mare, a crucişetorului *Elisabeta,* apoi a Arsenalului, pe care-l modernizează, primind laude dela forurile înalte.

Avansat comandor în 1908, ia comanda Diviziei de Dunăre, care devine o forţă combativă cu nouile patru monitoare şi opt vedete.

In 1909, anii de muncă sunt răsplătiţi cu avansarea la gradul de *contr amiral* şi numirea de comandant al Marinei, înaltă autoritate pe care o deţine până în 1916.



AMIRAL IOAN COANDA

Născut la 1862, termină cu distincție Școala de Ofițeri la 1882. Ca locotenent este trimis să urmeze Școala de Torpile dela Toulon, după absolvirea căreia e îmbarcat în Escadra Mediteraniană.

Intors în țară în 1888, e îmbarcat pe *Mircea, Griviţa, Elisabeta,* cu cari, în calitate de secund, ia parte la serbările columbiene dela Genova și Lisabona. Avansat maior în 1893, reprezintă țara cu bricul Mircea — pe care-l comanda, la serbările inaugurărei canalului dela Kiel, din 1895.

Inființându-se în 1897 *Serviciul Maritim Român,* i se încredințează greaua sarcină de a-l organiza. Prin înaltele sale calități reușește a creia puternica flotă comercială de vapoare de pasageri și marfă, a căror faimă a făcut cunoscută țara și i-a ridicat prestigiul.

Retras în 1908, e chemat la muncă în 1913 ca Inspector General, apoi Președinte al Consiliului Administrativ Superior din Ministerul de Interne. Mobilizat în timpul Campaniei a avut delegația de Prefect de Prahova, organizând evacuarea acestui bogat județ și apoi e numit Comisar General al guvernului în sudul Basarabiei și Delta Dunărei .

Pensionat în 1933, și-a închinat toată activitatea Marinei, pentru a cărei propășire lucrase neîncetat : în locuința d-sale s'a pus temelia *Ligii Navale Române* în 1927, iar din 1933 — în calitate de Vice-Președinte ales — nu și-a precupețit nici timp nici sănătate, pentru a conduce această instituție al cărei Președinte activ e însuși M. S. Regele Carol II-lea.

Copilăria mi-am trăit-o sub domnia lui Alexandru Ioan Cuza, în Principatele Unite, când și Flotila de Război își reia și ea viața de odinioară după mai bine de trei sute de ani de amorțire.

Mi-am continuat copilăria sub al doilea domn, M. S. Principele Carol I-iu.

La etatea de 16 ani am intrat în școala militară din Iași (1873).

In 1876—77, în războiul româno-ruso-turc, am fost înaintat sublocotenent în infanterie, odată cu întreaga promoție a anului I-iu a Școalei Militare din București.

Am luat parte activă la luptele dela Griviţa, Plevna și Smârdan, în regimentul 4 de linie, în prima linie.

După terminarea războiului, am urmat ca ofițer anul al doilea al Școalei Militare, după care mi-am ales Marina ca armă.

In 1879, am venit în Flotilă sub comanda colonelului Dumitrescu Maican, mai târziu General — întemeetorul și organizatorul Marinei de astăzi.

Nici un marinar să nu uite figura dispărutului Maican Dumitrescu. Să păstreze în sufletul său memoria acestui mare întemeetor al Marinei.

(Un moment de reculegere).

Am trecut anii tinereții și ai maturității în armata de elită a Marinei de război până la înaltul grad de primul Amiral Comandant și Inspector General al Marinei, până la etatea când omul își încheie activitatea sa militară.

Ca să-mi dau seama de mersul chestiunilor de Stat, am făcut și ceva politică, am fost senator în prima guvernare a mareșalului Averescu. Curând mia-am dat seama de rostul partidelor și oamenilor noștri politici, de cari un fost marinar cinstit și de ordine nu se poate apropia.

Anii, unul câte unul, s'au adăogat etății și astăzi când dvs. camarazi de tinereţe și ai zilelor noastre, v'ați gândit să mă sărbătoriți, am împlinit 80 de ani. Am rămas așa cum m'ați cunoscut. Curat, în afară de toate ispitele vieții materiale trecute și mai ales prezente.

Iubiți camarazi!

Vă mulțumesc pentru ideia de a mă sărbători pe mine și pe fratele meu amiralul Coandă.

Pe bunul meu frate Coandă îl cunosc de când a venit în marină, după cât îmi aduc aminte, printre primele vizite ce le-a făcut a fost la mine. Eram locotenent (1882).

De atunci este cunoștința noastră, care ne-a apropiat din ce în ce până la etatea în care ne găsim tot unul lângă altul, cu aceleași simțiminte de dragoste frățească și de respect necondiționat.

Să bem în cinstea și sănătatea fratelui meu, amiralul Coandă.

Printre Dvs. se găsesc și elevi de ai mei și colaboratori serioși și sinceri. V'am cunoscut tineri și azi sunteți albiți de ani trecuți ca un vis și de evenimentele vieții de marinar. Imi reînviați anii tinereții și ai unei vieți active de bune amintiri. Vă mulțumesc cu recunoștință pentru momentele ce-mi dați în aceste clipe de strânsă unire sufletească.

Vă doresc la toți ani senini și sănătate deplină. Beau pentru Dvs., pentru Marina de război, care și ea a luat parte activă în războiul dela 1877, în Campania dela 1913 și în războiul de întregire când și-a plătit obolul de sânge.

Să trăiți!

Prin marină de război înțeleg pe toți, fie elevi, grade inferioare, ofițeri și chiar în serviciile civile, cari sunteți eșiți din școlile marinei de război și răspândiți în Marina Comercială, sau alte instituții ale statului și particulare.

Nu pot uita pe înaintașii noștri ,defuncții Comandanți ai Marinei, — toți au fost șefi cinstiți, toți au iubit marea și fiecare a pus la temelia ei cimentul de consolidare care face să dăinuiască instituția țării noastre udată de apele Mării și a Dunării.

Nu uit pe toți ofițeri de Marină, mari și mici cari azi nu mai sunt între noi.

La toți să le păstrăm amintirea cu sfințenie.

D. *Amiral BĂLĂNESCU,* dă citire următoarei telegrame adresate M. S. Regelui:

Intrunindu-ne astăzi la Ţiglina la sărbătorirea organizată de comandanţii, ofiţerii activi şi de rezervă ai marinei regale, pentru cimentarea legăturii sufleteşti dintre marina de război şi marina comercială, îndreptăm cele mai respectuoase şi devotate gânduri către Majestatea Voastră, Inaltul ocrotitor al marinei, mărturisind dragostea şi credinţa neştirbită faţă de Majestatea Voastră.

Trăiască Dinastia!

(ss) Amiral *Eustaţiu,* Amiral *Coandă,* Amiral *Bălănescu*

La telegrama trimisă, M. S. Regele a binevoit să răspundă astfel:

SINCERILE ŞI CALDELE MELE MULŢUMIRI CELOR INTRUNIŢI LA ŢIGLINA PENTRU SENTIMENTELE LOR DE DRAGOSTE ŞI CREDINŢĂ.

CAROL R.

D. Amiral Roşca dă citire telegramelor primite dela cei cari nu au putut lua parte.

La ora 18, camarazii şi prietenii s'au despărţit ducând cu ei dorul unei cât mai apropiate revederi.

TELEGRAMELE PRIMITE DELA CEI ABSENŢI

VICE-AMIRAL BĂLĂNESCU,

Sosit cu avionul aseară şi primind invitaţia Domniilor Voastre, azi când sunt reţinut în Capitală regret de a nu putea fi la sărbătorirea dela Leagănul Marinei Noastre. *Vă rog să binevoiţi a exprima din parte-mi — domnilor Amirali Eustaţiu şi Coandă — cele mai bune şi sincere urări de viaţă lungă şi sănătoasă.*

RADU IRIMESCU
Ministrul Aerului şi Marinei

LIGEI NAVALE ROMANE — GALAŢI

Urez ani mulţi, celor doi admirabili înaintaşi ai marinei româneşti militare şi comerciale, Amiral Eustaţiu şi amiral Coandă şi regret că nu pot participa la sărbătorire.

Inginer NICOLAE CARANFIL
Bucureşti

Reţinut din cauze independente de voinţa mea, sunt sufleteşte alături de toţi camarazii cari sărbătoresc pe doi din cei mai distinşi marinari ai noştri, Amiralii Eustaţiu şi Coandă, cari mi-au fost profesori şi comandanţi şi cărora le exprim — din toată inima — odată cu cele mai frumoase urări de sănătate şi asigurarea deosebitului meu respect.

Amiral LUPAŞCU
Bucureşti

Reţinut în Bucureşti, particip sufleteşte la sărbătorirea vechilor îndrumători ai marinei noastre şi creatori ai spiritului bricului „MIRCEA", Amiralii Eustaţiu şi Coandă, cărora le doresc încă mulţi ani cu sănătate.

Amiral ZAHARIA IONESCU
Bucureşti

Aduc pios omagiu generalului Maican, întemeetorul Marinei şi celorlalţi dispăruţi, continuatorii lui, iar d-lor Amirali Eustaţiu şi Coandă cele mai bune urări de sănătate şi viaţă lungă.

Vice Amiral NICULESCU RIZEA
Bucureşti

DOMNULUI AMIRAL EUSTAŢIU
GALAŢI

Fiind suferind şi imposibil de a eşi la sărbătorirea şefului şi camaradului de o carieră întreagă, — dorim sănătate şi să ajungă centenarul.

Amiral SPIROPOL
Bucureşti

COMITETUL BANCHETULUI AMIRALILOR
ŢIGLINA

Rog primiţi expresiunea sentimentelor mele de admiraţie şi deosebită stimă, pentru Amiralii Eustaţiu şi Coandă, cărora le urez să trăiască încă mulţi ani.

Inginer NICOLAE ŞTEFĂNESCU
Bucureşti

Reţinut dela serbarea marinărească, sunt cu sufletul în mijlocul camarazilor, urând sărbătoriţilor viaţă îndelungată şi să se bucure de propăşirea Marinei sub rodnica conducere a Dvs.

Amiral BĂRBUNEANU
Bucureşti

In imposibilitatea de a veni la Galaţi, respectuos vă rog domnule Amiral să binevoiţi a-mi îngădui a mă considera alături de Domniile Voastre, la sărbătorirea d-lui Amiral Eustaţiu, fostul nostru Comandant al Marinei şi a d-lui Amiral Coandă pe care îl rog a primi expresiunea respectului şi urărilor mele cele mai bune.

Comandor GHEORGHIU AL.
Secretar General al M. A. M.

DOMNULUI AMIRAL COANDA

Vă felicit pentru binemeritata sărbătorire şi vă urez din inimă viaţă îndelungată să vă bucuraţi de roadele muncii Dvs. rodnice în folosul ţării.

GHEORGHE FERNIC

Impiedicat de serviciu regret a nu fi lângă Dvs. la frumoasa serbare, vă prezint respectuoase omagii şi vă urez ani mulţi cu sănătate şi mulţumire.

Comandor KOSLINSCHI
Bucureşti

Rog consideraţi-mă în mijlocul Domniilor Voastre. Prezentaţi respectuoase omagii încercaţilor marinari, creatori de nobilă tradiţie marinărească.

Comandor Adjutant FUNDĂŢEANU
Bucureşti

DOMNILOR AMIRALI EUSTAŢIU ŞI COANDĂ

Având azi întrunirea Ligei Navale, regret enorm că nu pot participa la sărbătorirea Domniilor Voastre care aţi ilustrat atât de frumos şi demn trecutul Marinei Regale. Să dea Dumnezeu să trăiţi pentru a fi cât mai mulţi ani exemplu de sănătatea fizică şi morală.

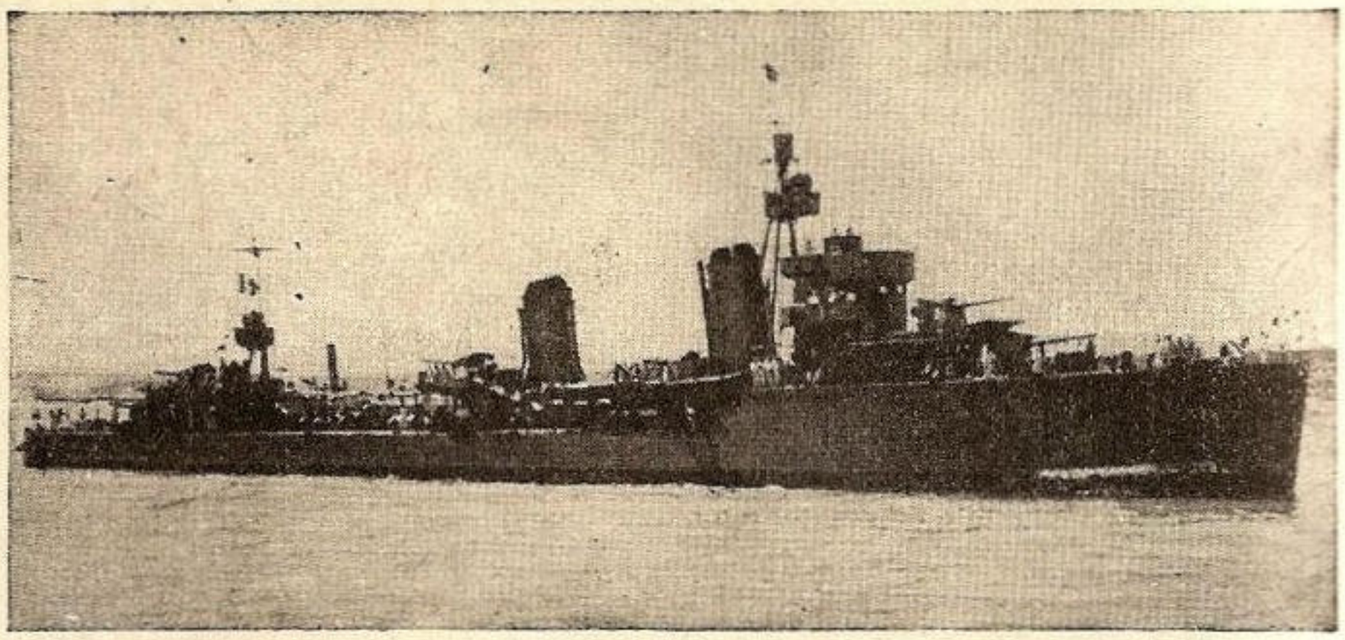
Subordonatul Dvs. cordial devotat.

Comandor Constantinescu Claps
Căpitanul Portului T.-Severin

Liga Navală Română, Cetatea Albă, roagă să primiţi sincere felicitări şi urări de bine.

Preşedintele Secţiei L. N. R. Cet.-Albă
Avocat Calust Asvadurov

Distrugătorul „Regina Maria" la Revista Navală dela Spithead



DUPĂ 42 de ani, ţara noastră a avut fericirea ca să fie reprezentată printr'o bucată din pământul ei, — distrugătorul *„Regina Maria"*, — la o grandioasă serbare navală a uneia din marile puteri europene.

In 1895 crucişetorul *„Elisabeta"* şi bricul *„Mircea"*, au fost solii României la serbările inaugurării canalului dela Kiel: în 1937 o unitate mică, dar modernă a avut loc de cinste la revista navală dela Spithead, desfăşurată cu prilejul încoronării M. S. Regelui George VI al Angliei, alături de alte 17 nave străine, de 145 nave de războiu engleze şi 138 vase de comerţ sau de plăcere.

Distrugătorul *„Regina Maria"*, care a plecat din ţară la 23 Aprilie.

Intre 25 Aprilie şi 1 Mai, distrugătorul a staţionat la Malta. La plecare, în după amiaza zilei de 1 Mai, a defilat prin faţa chiurasatelor engleze aflate în port şi a crucişetorului *Ashigara,* în sunetele fanfarelor engleze şi japoneze de pe acele nave cari întonau Imnul Regal Român.

In timpul parcursului până la Lisabona, distrugătorul a întâlnit numeroase nave de război ale beligeranţilor spanioli, sau ale flotelor cari exercită controlul comisiunei de neintervenţie în Spania.

La 5 Mai a intrat în portul Lisabona.

După vizitele protocolare făcute de Comandantul superior, *d-l contr'amiral Schmidt Victor* şi Comandantul navei, *d-l comandor August Roman,* la autorităţile civile şi militare, o delegaţie de ofiţeri, maeştri şi marinari ai distrugătorului, însoţiţi de *d-l Măldărăscu,* secretarul Legaţiei Române şi de *d-l Dastos,* consul general onorific, au depus o coroană de flori naturale la monumentul Eroilor morţi în timpul marelui război.

După îmbarcarea combustibilului necesar, distrugătorul a părăsit Lisabona la 8 Mai, continuându-şi drumul spre Le Havre.

Aniversarea zilei de 10 Mai, a fost sărbătorită de marinarii noştri în largul oceanului, departe de Ţară, însă aproape prin mândrul tricolor care fâlfâind la catarg pe aceste mări străine, le amintea tuturor cu drag de plaiurile României noastre.

La 11 Mai dimineaţa, distrugătorul *Regina Maria* a intrat în portul Le Havre.

Aci unde a făcut un popas mai lung ofiţerii şi echipajele au avut prilejul să viziteze şantierul Normand, în care se construia, între altele, un nou vas-şcoală polon, apoi marele transatlantic „Normandie" şi pe serii Parisul.

In seara zilei de 12 Mai, Ministrul României la Paris, d-l Cezianu, a oferit un dineu în onoarea Comandantului distrugătorului şi a echipei hipice române care participă la concursurile internaţionale.

La 13 Mai a primit vizita navei polone „Wilja", iar la 14 Mai ofiţerii au fost invitaţi la un ceai dansant oferit de comandorul Gh. Aubert, comandantul portului Havre.

La 16 Mai distrugătorul sa îndreptat spre Portsmouth, unde a salutat pământul şi marca distinctivă a amiralului Fisher, comandantul forelor navale, — forturile răspunzând lovitură la lovitură.

In ziua de 17 Mai se fac vizitele de rigoare, urmată de o recepţie la legaţia română din Londra, onorată cu prezenţa Măriei sale Marelui Voevod Mihai. Un mare industiaş şi filo-român, d. *Datson* oferă o masă şi o reprezentaţie teatrală la 50 marinari români.

La 18 şi 19 Mai marinarii noştri au fost obiectul unei

TELEGRAME PRIMITE DE DOMNUL AMIRAL ROŞCA E.

In ultimul moment fiind reţinut de chestiuni ce fac absolut necesară prezenţa mea la reşedinţă, regret din suflet de a nu putea lua parte la sărbătorirea iubiţilor noştri Comandanţi. Vă rog pe Dvs. să transmiteţi d-lor Amirali Coandă şi Eustaţiu cele mai sincere urări de sănătate, precum şi omagile mele cele mai respectuoase.

Lt. Comandor CONSTANTINESCU M.
Prefectul Judeţului Insmail

Regretând a fi împiedicat să iau parte la frumoasa sărbătoare de mâine, rog fiţi bun a prezenta d-lor Amiral Eustaţiu şi Coandă omagii respectoase, sentimentele mele de profundă admiraţie şi urări de sănătate şi viaţă îndelungată.

Comandor POPOVICI
Constanţa

Fiind împiedicat de a lua parte la sărbătorirea d-lor amirali Coandă şi Eustaţiu, trimit pe această cale prinosul meu de veneraţie iluştrilor sărbătoriţi, urându-le: sănătate şi viaţă lungă pentru binele marinei noastre.

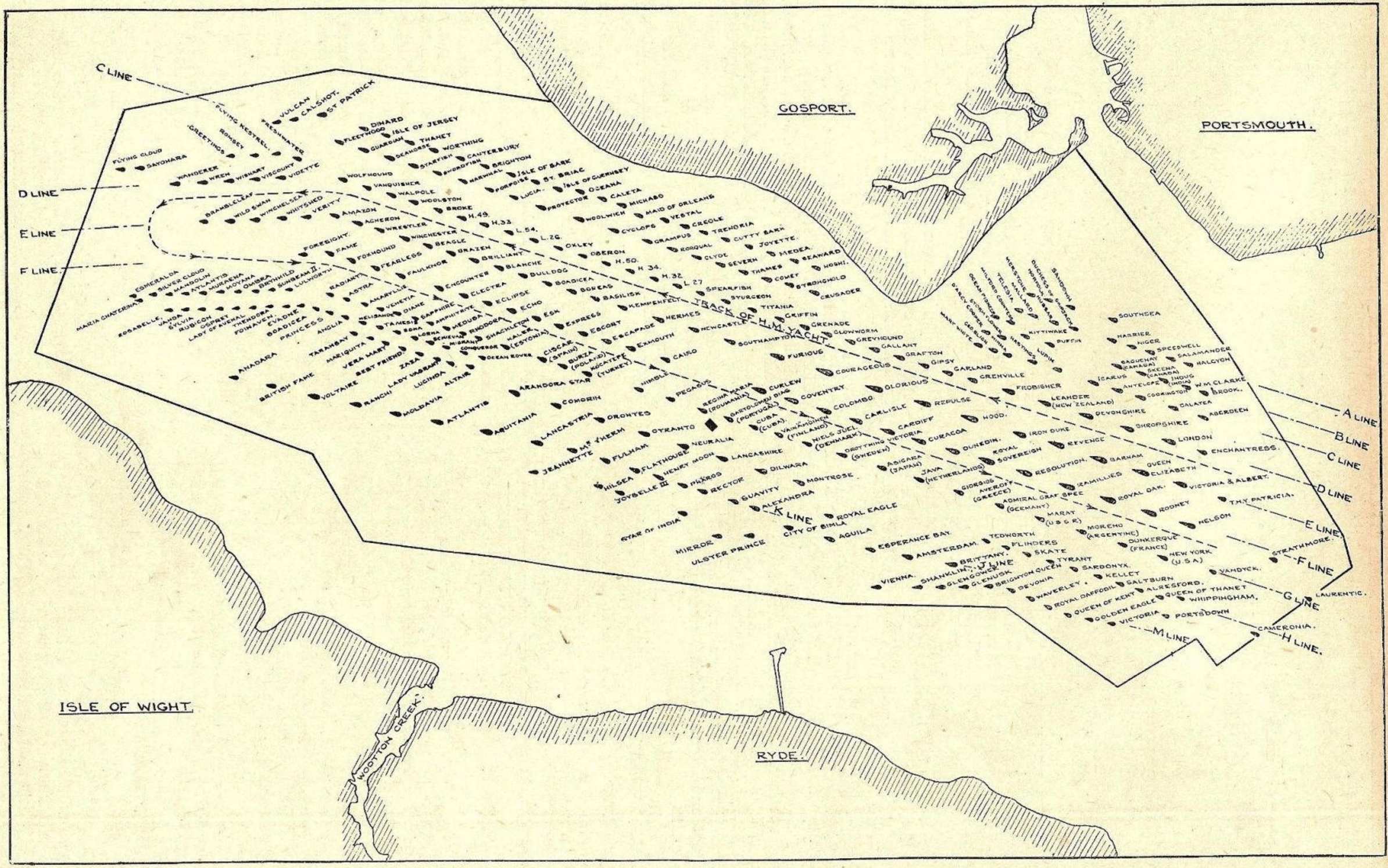
C-dant HRUBES MAXIMILIAN
Bucureşti

Pentru cuze independente de voinţa mea, nu pot participa la sărbătorirea iubiţilor noştri foşti Comandaniţ, d-nii Amirali Eustaţiu şi Coandă, dar cu inima şi sufletul meu sunt alături de Dvs. urându-le să trăiască ani mulţi cu deplină sănătate. TRĂIASCĂ MARINA REGALĂ ROMÂNĂ!

Comandor mecanic PISLICARU
Constanţa

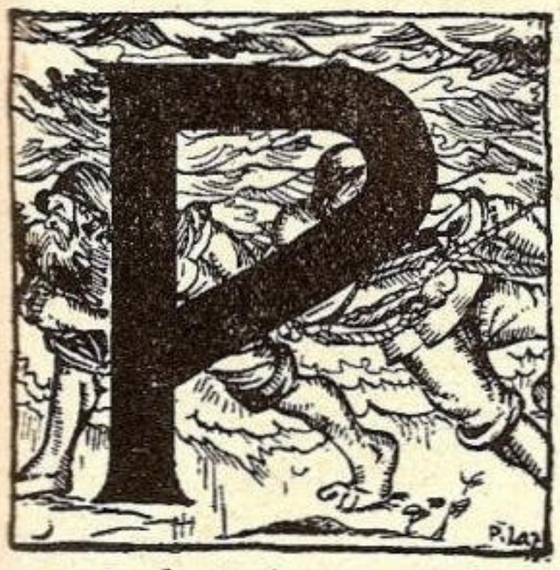
Domnii Amirali Eustaţiu şi Coandă mulţumesc şi pe această cale tuturor participanţilor şi celor cari telegrafic, prin scris sau verbal le-au adus felicitări.

REVIEW OF THE FLEET MAY 20th, 1937. PLAN SHOWING POSITIONS OF THE SHIPS.



Marea revistă navală dela Spithead. Distrugătorul „Regina Maria" a fost aşezat pe linia F, la mijloc, imediat după M. S. Pegasus.

Ce trebue să ştim cu privire la Pescăriile Ţării



ESCUITUL în apele naturale din ţara noastră se poate împărţi în patru categorii :

a) pescuitul răurilor ;

b) Pescuitul terenurilor inundabile ;

c) pescuitul lacurilor şi bălţilor permanente ;

d) pescuitul marin.

a) Pescuitul râurilor, la noi este foarte puţin organizat şi *afară de pescuitul în Dunăre* şi *Nistru* nu putem vorbi de *pescuitul în râuri.* Râurile sunt lipsite de peşti din cauza pescuitului barbar, întrebuinţat de ani de zile. De abia de doi ani am început să organizăm pescuitul râurilor şi popularea lor cu peşti.

Pescuitul în râurile de munte este administrat şi îndrumat de Direcţia Vânătoarei.

Prin organele sale de pază a vânatului se asigură o mai bună pază a pâraelor cu păstravi, depopulate de braconieri.

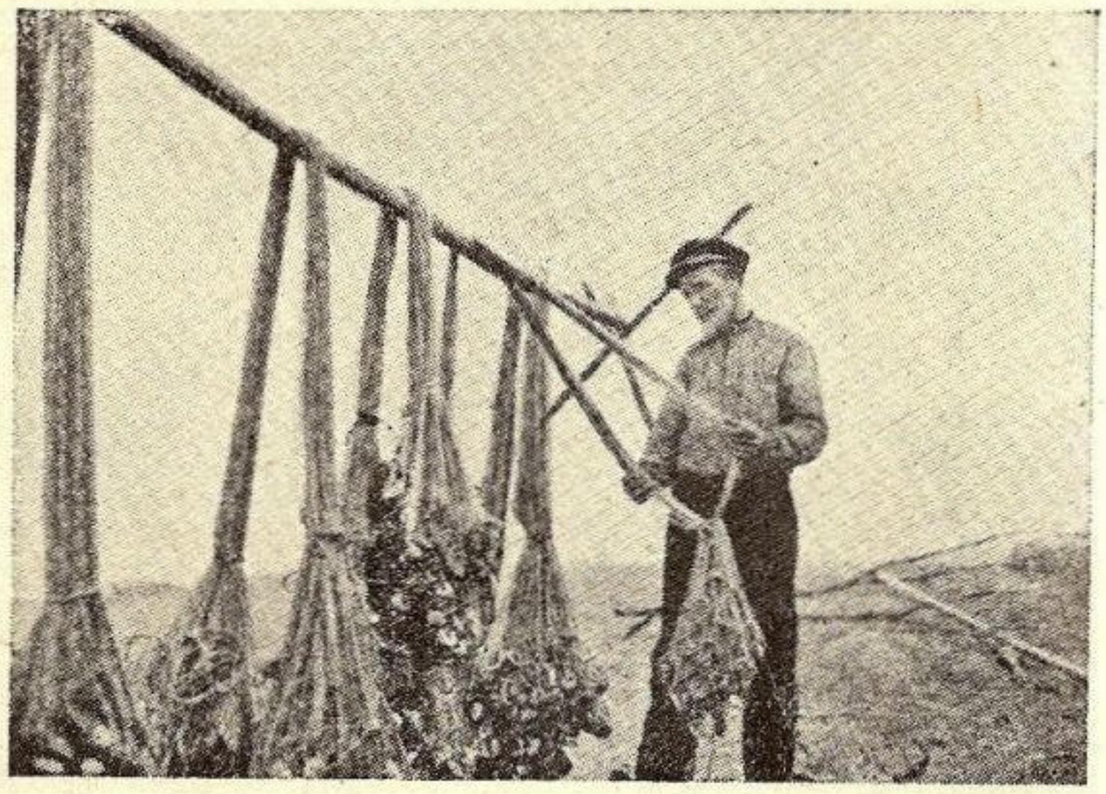
Pescuitul râurilor de şes este exploatat şi îndrumat de Administraţia Pescăriilor — prin 34 societăţi de pescuit, creiate în ultimii an. Aceste societăţi formate de regulă din oameni pasionaţi şi bine intenţionaţi, sunt un auxiliar minunat pentru promovarea pescuitului sportiv — şi chiar exploatarea acestui pescuit în râuri.

b) Pescuitul terenurilor inundabile este sezonal şi anume, redus la două luni de vară, *Iunie-Iulie.* — In unii ani, dacă inundaţia a început în Februarie, atunci se pescueşte în Februarie, Martie şi începutul lunii Aprilie.

Pescuitul poate fi foarte abundent dacă apele au fost mari şi retragerea lor s'a făcut treptat. Se pescueşte cu vârşi, cotețe, la garduri şi leasă. Din cauza căldurilor din lunile de vară, în anii de belşug peştele este vândut pe preţuri mici şi trebue consumat imediat ; nu se poate întrebuinţa cu succes nici un mijloc pentru conservarea surplusului pescuit. Speciile cari se pescuesc sunt în special crapul, plătica, sabiţa, babuşca, somnul.

Aceste specii, dacă nu se vând în stare proaspătă, din cauza căldurilor excesive, nu se pot săra în bune condiţiuni, şi atunci nu rămâne decât congelarea sau păstrarea în oboare sau bazine, în stare vie, până la o valorificare mai bună.

Ori, nici congelarea şi nici păstrarea în stare vie nu



Repararea plăşilor de pescari

sunt rentabile astăzi în bune condiţiuni. Congelarea uscată cum se face la noi, astăzi, nu poate asigura o păstrare bună din timpul verii (Iulie) până în iarnă, când se pune în consumaţie. Păstrarea peştelui în stare vie,

---

deosebite atenţiuni, fiind invitaţi la diferite mese, garden-partyuri oferite de amiralitate.

La 20 Mai yachtul imperial *„Victoria and Albert"*, urmat de o imposantă escortă şi având la bord pe Majestăţile Lor, trec în revistă, navele înşirate după plan în uralele echipajelor, sunetul muzicelor şi bubuitul tunurilor. D. Amiral *Schmidt,* comandantul Forţelor Noastre Maritime şi comandorul *Roman,* comandatul distrugătorului sunt primiţi pe yachtul imperial. spre a fi decoraţi cu „Medalia încoronării".

După revistă Măria Sa Marele Voevod vizitează distrugătorul „Regina Maria", însoţit de d. *Radu Irimescu,* Ministrul Aerului şi Marinei, *Grigorcea,* Ministrul României la Londra şi Comandor *Fundăţeanu,* adjutant regal.

Măria Sa trece în revistă ofiţerii şi echipajele, întreţinându-se apoi cu invitaţii, — Lord Somer of Ealston Castle Heselordshire, W. Steed, Seton Watson, Iuliu Eleischmann, profesor universitar Gerothwalt, principesele Kalimachi, Elen Ghyca, Bălăşa Cantacuzino, d-na şi d. Brutus Coste, d-na Valentina Argetoianu, C-dor Dumitrescu, ataşatul naval român, Dimăncescu, ataşat de presă şi căp. Iliescu.

La 26 Mai, după alte vizite şi contra vizite, mica noastră navă s'a îndreptat spre ţară, aducând cu ea atâtea amintiri de ceiace a văzut în ţara cu cea mai puternică flotă şi unde a lăsat cea mai bună impresie, după cum reiese din presa locală şi din ordinul de mulţumire adresat de d. Ministru al Aerului şi Marnei către d. Amiral Schmidt :

Domnule Amiral,

Nu mă pot despărţii de Domnia Voastră, Comandantul, ofiţerii şi marinarii N. M. S. *„Regina Maria"*, fără a vă împrătăşi, momentul de adâncă emoţiune şi patriotică înălţare, ce am resimţit, când am văzut fâlfâind tricolorul Românesc, alături de celelalte naţiuni, la Revista Navală din 20 Maiu la Spitheald.

Cred a fi fost în unitate de simţire cu toţi marinarii români, când am expediat M. S. Regelui, următoarea telegramă :

MAJESTAŢII SALE REGELUI
BUCUREŞTI

In momentul când Măria Sa Marele Voivod a înscris la Marea Revistă Navală din Spitheald, pe bordul distrugătorului „Regina Maria", o pagină de aur în istoria Marinei noastre, marinarii Majestăţii Voastre, îşi îndreaptă cu sufletele înălţate gândul spre Inaltul lor Comandant, care i-a îndreptat din nou spre largul mărilor şi oceanelor strigând :

Să trăiţi Majestate ! (ss) RADU IRIMESCU

Vă mulţumesc în mod deosebit şi vă exprim satisfacţia mea, D-Voastră, Comandantului, Ofiţerilor şi Marinarilor N. M. S. „Regina Maria", pentru modul cum v'aţi prezentat şi aţi ştiut să cintiţi Ţara şi numele de Român.

vara în bazine, necesită suprafeţe imense fiindcă vara, în Iulie-Septembrie, peştele mănâncă, este în plină viaţă vegetativă şi nu se poate păstra în bazine supra-populate. Atunci nu rămâne decât imediata comercializare a peştelui, *care duce la aglomerarea peştelui pe piaţă*.

c) Pescuitul în lacurile şi bălţile permanente se face în lunile de primăvară, Februarie-Aprilie până la declararea prohibiţiei (15 Aprilie-15 Iunie) şi după ridicarea ei în lunile Iulie-Noembrie şi anume Iulie-Septembrie cu vârşi, coteţe, setci, ave, în Septembrie-Noembrie cu năvoade, în lunile Decembrie-Martie, din cauza iernilor geroase şi intemperiilor nu se pescueşte decât rare ori şi în anume bălţi sub ghiaţă.

d) Pescuitul marin, din cauza condiţiilor climaterice în care ne găsim şi condiţiunile hidro-biologice din Marea Neagră, nu se face decât în lunile călduroase de primăvară, vară şi toamnă. — In lunile de iarnă pescuitul este inexistent, iar în lunile reci Noembrie-Februarie este foarte slab.

Aceste *condiţiuni naturale*, hidrologice, determină ca în ţara românească să avem mari cantităţi de peşte pe piaţă în lunile călduroase, vara şi toamna, când conservarea peştelui este mai dificilă, şi să lipsească aproape total în lunile de iarnă, iar de aci, ca o consecinţă logică, diferenţa mare de preţuri la peşte vara şi iarna.

Dacă la această naturală diferenţă de preţuri, se mai adaogă specula, evident că se ajunge la preţuri exorbitante care fac publicul să se întrebue de ce peştele este scump ?

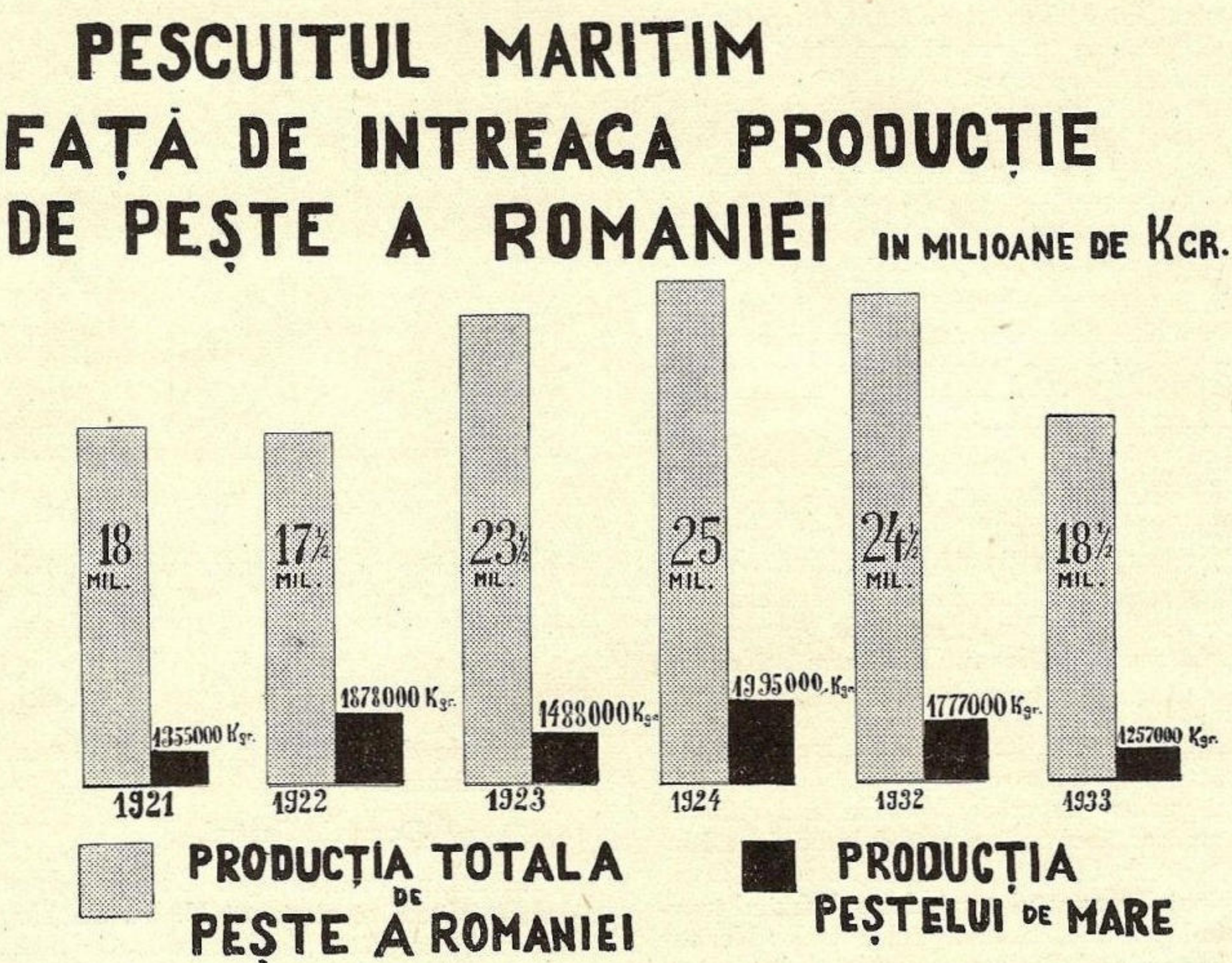
Producţia pescăriilor noastre naturale nu este atât de mare ca să poată satisface nevoile ţării.

Chiar în anii de belşug, când producţia bălţilor Statului şi a celor particulare, precum şi pescuitul marin, cifrează cantităţi de peşte până la 35 milioane kgr., repartizate atât de neegal în cursul unui an, nu satisfac nevoile ţării.

N'avem la noi situaţia ţărilor nordice cum sunt, Norvegia, Suedia, Olanda, Danemarca, unde în anii de mari prinderi, putrezesc cantităţi imense de peşte ce le întrebuinţează la prepararea îngrăşămintelor pentru câmpurile sărace, iar altă parte pentru prepararea făinei de carne de peşte, întrebuinţată la hrana păsărilor, porcilor şi peştilor de apă dulce crescuţi în eleştee .

Norvegienii şi Suedezii ne oferă astăzi heringi săraţi în butoaie aduşi la Constanţa cu 8 lei kgr. şi noi nu cumpărăm. De ce ? Din mândrie că avem pescăriile noastre care trebue să satisfacă nevoile ţării.

Inainte de răsboiu se importau —în România Mică — 10—12 milioane kgr. de peşte anual, din Rusia, peşte sărat cosac, plătică, crap, şalău, babuşcă, tărancă, etc), din Suedia, Norvegia, Olanda şi Anglia heringi săraţi, iar Basarabia, Ardealul, Bucovina, importau şi ele



cantităţi mari de peşte. Numai Basarabia importa 6—7 milioane kgr. de peşte sărat din Rusia.

Este adevărat că înainte de răsboiu atât Vechiul Regat cât şi Basarabia exportau peştele de valoare — (morun, nisetru, păstrugă, crap şi şalău). — Peştele se exporta în stare proaspătă. In unii ani cantitatea exportată ajungea la 5 milioane kg.

Puterea de cumpărare a locuitorilor Ţării dinainte de răsboiu era mai mică şi atunci tot peştele de valoare lua drumul exportului. Dealtfel Basarabia şi astăzi nu consumă peştele produs — în apele sale — ci-l vinde în toată ţara, dar mai cu seamă în Bucureşti.

In schimb însă pentru Basarabia nu se aduce peştele eftin, atât de abundent înainte de răsboiu.

Astăzi nu importăm decât conserve scumpe în unt-de-lemn sau marinată.

Importăm pudră şi rouge de buze de milioane de lei şi ne este ruşine să importăm peşte eftin pentru populaţia săracă a ţării.

Se vorbeşte mereu de scăderea producţiei peştelui în

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

1 V. 1837 — 1 VI. 1937

VREMEA

Cele 30 zile ale lunei Maiu, cari au trecut, au cunoscut 2 extreme: La început, ploi mari și generale însoțite de obișnuitele inundații, iar spre sfârșit, călduri ca în toiul lui Cuptor.

Se arăta în numărul trecut că spre finele lui Aprilie s'au înregistrat ploi mari. Acestea au continuat până spre mijlocul lui Maiu provocând mari inundații pe litoralul Dunărei.

La T. Severin cu satele învecinate de pe malul Dunărei, la Oltenița, la Chirnogi, Spantov, Flămânda, la Galați, și multe alte localități, apele au trecut peste cheuri, au inundat semănăturile, grădinile și satele. Apele nu au atins înălțimi atât de mari ca cele înregistrate de exemplu în 1897, dar totuși destul de mari ca să provoace mari pagube.

Amenințarea furiei apelor, a readus bineînțeles pe tapet chestiunea indiguirilor care de altfel revine automat în fiecare an și care, dacă Sft. Ilie deslegătorul ploilor ar ști ce-i punctualitatea, s'ar transforma într'un fel de „săptămâna inundațiilor și a indiguirilor".

Chestiunea s'a agitat prin presă și pe la autorități atât timp cât apele erau în creștere. Fiecărui centimetru de retragere a apelor însă, i-a corespuns apoi tot atâtea zile de uitare. Așa-i românul, dacă nu face ceva atunci când îi este cuțitul la os, nu-l mai face mai târziu.

Ar fi binențeles o absurditate să se gândească cineva la indiguirea totală a maluriilor Dunărei în regiunile inundabile. O asemenea lucrare nu numai că ar fi prea costisitoare, nu numai că n'ar fi de nici un folos, dar ar produce dezastre și mai mari în caz apelor crescute căci în epocele de primăvară când se umflă apele, cantitatea imensă de apă nu s'ar mai putea revărsa în bălți și în luncă și ar acoperi orașele, porturile etc. Dezastrele provocate de Missisipi în Statele Unite sunt mărturiile acestor informațiuni.

Ceace însă ar trebui să se facă, ar fi construirea unor diguri de apărare în anumite regiuni populate sau de valoare, prea amenințate și care ar îndrepta revărsarea apelor în regiunile în care inundațiile nu au ce amenința.

Spre finele lui Maiu, s'au pornit căldurile și au pus pe drum proprietari și hotelierii din stațiunile noastre de pe litoralul maritim cari se pregătesc să primească pe obicinuiții lor vizitatori.

Pregătiri, este un fel de a spune, pentrucă afară de o văruială proaspătă a camerelor, nu face nimeni altceva. Și pentru această „înfrumusețare", se pretinde încă de pe acum cam dela 5000 de lei lunar.

Dealtfel nici autoritățile nu au putut face nimic. Despre faimoasa autostradă spre Constanța și dealungul litoralului nu se mai aude nimic, după cum nu se mai aude nimic nici despre canalizările electrice și de apă ale Eforiei. Despre tren spre Balcic, nici să nu mai pomenim. Desigur că greutățile financiare sunt cauzele principale.

TRAFICUL PORTURILOR

Pentrucă încheind revista la 1 Iunie nu s'a putut avea datele referitoare la traficul porturilor din luna Maiu, vom da aceste date în numărul viitor. In acest număr, vom da pe acele cu care s'a soldat luna Aprilie.

Vom începe cu Constanța.

Exportul s'a soldat cu 451.295 tone, adică mai puțin ca în luna Martie 1937 și chiar mai puțin ca în Aprilie 1936 (492020 tone).

Produsul principal de export, — petrolul, a atins cifra de 346.290 tone, adică cea mai mică cantitate înregistrată dela 1 Ianuarie. Valoarea lui a fost de vreo 726 milioane lei, față de 895 mil. din Martie, deci și ca valoare se remarcă un regres.

Țările de destinație, în ordinea numerică a valoarei cantităților, au fost: Franța, Germania, Anglia, Italia, etc.

De remarcat, exportul pentru Spania, soldat cu 16690 tone păcură, în valoare de lei 19.003.714.

Cantitatea cea mai mare a format-o păcura (149.601 tone) și apoi benzina (105.953 tone).

Exportul de cereale și derivatele lor, s'a cifrat la 96.218 tone, adică mai mare ca în Martie 1937, cu mult mai mare ca în Aprilie 1936 (22.793 t.), dar mai mică — și foarte explicabil, pentru motivele arătate în numărul trecut — decât în Februarie. După natura lor, în primul rând a venit grâul (46.182 t.) și apoi porumbul (29.565 t.), orzul (11.584 t.) etc.

Exportul de lemnărie a înregistrat însă o foarte mare scădere. Abia a atins cifra de 5662 tone față de 16.500 tone din Martie. Este cea mai mică cantitate înregistrată în anul acesta la exportul acestui produs, prin Constanța. Se apropie numai de cifra din Aprilie 1936 (5.115 t.).

Exportul de animale, a fost de 3016 capete, iar al păsărilor de 93545.

Importul prin Constanța, s'a cifrat la 12.614 tone, adică cam la aceiaș cifră atinsă în Ianuarie, în majoritate ferărie (2953 t.), manufactură (1726 t.), fructe (1672 tone) ,coloniale (1238 t.).

Numărul navelor intrate a fost de 155. Pavilionul pre-

țară. Avem o scădere a producției, incontestabil, dar este tot atât de adevărat că dacă mai avem încă totuși astăzi pește, se datorește faptului că luptăm pe toate căile să menținem această producție.

Totuși putem spune în deplină cunoștință de cauză că situația nu este așa de catastrofală. Producția Pescăriilor Statului, a variat totdeauna de la un an la altul, fiindcă ea este în funcție de apele Dunării și climă.

Luptăm cu politicianismul, care pentru satisfacerea intereselor electorale, împarte bălțile și terenurile inundabile. Dacă nu s'au luat toate terenurile inundabile pentru islazuri și indiguiri, se datorește în primul rând luptei dârze pe care o ducem pentru păstrarea patrimoniului Statului.

Luptăm cu lumea puțin înțelegătoare, care distruge peștele, pescuind în timpul reproducerii sau puețiii în timpul creșterii.

Luptăm cu lipsa de capital de exploatare. Pescarul este lipsit de materialul necesar și cel pe care-l procură îl plătește extrem de scump.

Luptăm pentru întreținerea gârlelor de alimentare a băltilor și săpăm canale noui.

Aceste trebuesc întâiu cunoscute bine, sub toate aspectele lor și de aci să se deducă greaua strădanie dela Administrația PARID.

Dr. TH. BUȘNIȚA

ponderent ca număr, a fost cel italian, urmat de cel grec, englez, român (15 intrări), iar ca tonaj, cel italian urmat de cel englez, grec, german, român (33920 t. net.).

Au debarcat în Constanța 1151 (1538 în Aprilie 1936) din care pe nave sub pavilion român 940 (1023 în Aprilie 1936), și s'au îmbarcat 1712 (2863 în Aprilie 1936) prin care pe nave sub pavilon român 940 (1023 în Aprilie 1936).

Se observă prin urmare o concurență acerbă a pavilionului străin, în special al celui polonez.

Dintre porturile dunărene, tot Brăila a avut o activitate mai intensă și față de celelalte porturi, dar chiar și față de cea înregistrată în Martie.

Astfel, exportul prin Brăila a atins cifra de 164727 t. (40444 t. în Martie 1937), iar importul, 6300 t. (1302 t. în Martie). Cifra exportului a fost mai mult formată, — ca de obiceiu, — din cereale și derivate pentru Anglia, Austria, Germania, Italia, etc.

Portul Galați a realizat o cifră 44036 t. la export (16935 t. în Martie) și 4176 t. la import (3964 în Martie 1936).

Produsul de bază a exportului a fost tot lemnăria, export care este în continuă creștere dela începutul anului.

Este pentru prima oară când se înregistrează mai multe cereri decât oferte. Țările cari preferă lemnul nostru sunt Grecia care nu mai este alimentată de Jugoslavia pentrucă aceasteia îi convine mai bine debușeurile din Italia unde abia poate face față, și Anglia. Cantitățile pentru Anglia însă, iau mai mult calea prin Gdynia decât prin Galați, pentru motivele arătate în numerele trecute ale revistei.

De remarcat apoi, tranzitul prin Galați spre Cehoslovacia, circa 260 tone de tutun grecesc.

In legătură cu acest capital, ar mai fi de înregistrat tratativele economice ce s'au dus spre finele lui Mai la București între delegatul guvernului grec și al Băncii Naționale a României, tratativele cari se continuă încă și după urma cărora poate că comerțul maritim al nostru va primi încă un impuls.

MARINA COMERCIALA, INVESTIȚIUNI, NAVIGAȚIE, C. E. D.

Pe zi ce trece, nevoia sporirei numărului de nave ale S. M. R. se face mai simțită. De unde altă dată navele S. M. R. erau ocolite de unii exportatori, astăzi ele sunt supralicitate și navlosite cu mult timp înainte. Această situație este foarte îmbucurătoare, însă păcat că nu poate aduce foloasele logice pentru S. M. R.

Negustorii români au continuat să ceară S. M. R-ului să pună nave spre Anglia, unde lemnăria în special, este foarte mult cerută.

S. M. R. însă, se găsește în mare încurcătură căci nu dispune de nici un vas disponibil. A lua un vas de pe linia Levant, înseamnă a dezorganiza această linie care e una din legăturile noastre comerciale firești, pentru a satisface cererile spre Anglia de pe urma cărora, în adevăr, se poate trage mai mari foloase, însă numai momentane.

In legătură cu această sumbră situație a prezentului, trebue să remarcăm îngrijorarea ce a arăta-o presa românească și din care se desprinde îmbucurătoarea constatare că rosturile unei desvoltări a marinei comerciale încep să fie din ce în ce mai înțelese în țara noastră.

In numărul trecut se spunea că P. C. A. are prevăzut în buget cumpărarea a 2 spărgătoare de ghiață pentru Dunăre. O primă licitație s'a ținut, însă pentrucă nu s'au prezentat decât două case constructoare, s'a hotărât să se țină o nouă licitație în Iunie.

Tot odată s'a adus oarecari modificări caetelor de sarcini, în sensul că tonajul minim cerut să fie de 720 t. și puterea, 1500—2000 H. P.

Dacă licitația se va adjudeca și se va semna contractul, atunci e posibil că în iarna 1937/1938, porturile Dunărene să aibă aceste 2 spărgătoare atât de mult cerute și așteptate.

Poate că tot la acest capitol, e locul să arătăm că plenul Comisiunei Europene a Dunărei și-a început ședințele sesiunei de primăvară pe la mijlocul lui Maiu și pe care le vor termina la începutul lui Iunie, când vom cunoaște și vom reda cele hotărâte.

Se pare că chestiunea cea mai importantă de pe ordinea de zi, ar fi luarea unei hotărîri relativ la noua gură de eșire la mare pe care împrejurările o cer.

PERSONAL, MUNCA IN PORTURI ȘI PE MARE

Vom avea de spus puține noutăți în legătură cu acest capitol.

La începutul lui Maiu, s'a ținut la Brăila o adunare generală extraordinară a Sindicatului marinarilor comerciali, unde între conducători și membri s'au schimbat tot felul de acuzațiuni. Motivele nu ne sunt cunoscute decât prea puțin, așa că nu le mai redăm.

Pe la mijlocul lui Maiu, și Sindicatul „Marea" a marinarilor civili din Constanța, a avut adunarea generală extraordinară în care s'a hotărît reprimirea unor membri excluși și o nouă conducere.

Tot la acest capitol, ar fi să mai semnalăm întâmplarea a 8 marinari și 2 ofițeri români de pe tancul panamez Beme.

Acești români, au fost angajați de către comandantul navei, un bulgar, pentru o călătorie în Franța. Pe drum însă, comandantul a schimbat drumul spre Spania. Protestele lor n'au avut nici un rezultat căci nava a intrat și a descărcat la Valencia unde au fost ținuți sub tetoarea roșilor spanioli. Ajunși în țară, ei au reclamat cazul și au cerut despăgubiri. Epilogul acestei afaceri a fost că nava a fost sechestrată de către tribunal până la achitarea despăgubirilor, oamenii s'au debarcat, și pentrucă nu s'au mai găsit alți marinari cari să complecteze echipajul, comandantul tancului a trebuit să ceară marinari din Bulgaria.

In legătură cu munca în porturi, la mijlocul lui Maiu s'a semnat decretul de numirea unei comisiuni superioare a muncii în porturi, care va funcționa pe lângă Ministerul Muncii.

MARINA REGALA

Cu venirea lunei Maiu începând campania de vară, navele de luptă prevăzute în planul de armare, au început să se armeze și să intre în programul de vară, atât la mare cât și la Dunăre.

In vederea acestei campanii, distrugătoarele *Regele Ferdinand* și *Mărăști* au fost la Istambul unde s'au îndocat.

Evenimentul prncipal însă, l'a format călătoria distrugătorului *Regina Maria* care ne-a reprezentat țara și marina la marea revistă navală dela *Spithead*.

In numărul trecut, se arătase că această navă plecase dn Constanța la 23 Aprilie.

După o escală la Malta, a plecat spre Lisabona la 1 Mai. După o ședere de 3 zile în acest frumos port, a plecat la 8 Mai spre Havre, unde a ajuns la 11 Mai.

Plecat apoi de aci, în ziua de 16 Mai nava a intrat la Spithead.

Peste tot, echipajul a avut cele mai frumoase primiri, aşa cum s'a publicat la pag. 95.

O parte din elevii Şcoalei Navale şi-au terminat cursurile urmând a se îmbarca pe nave pentru perioada practică, afară de ofiţerii elevi ai anului II aplicaţie cari la 23 Mai au plecat într'o escursie de studii la Braşov, Sibiu, Timişoara, Reşiţa, T. Severin.

Luna lui Maiu sa' încheiat cu o frumoasă manifestare de omagiu a ofiţerilor de marină activi şi de rezervă faţă de d-nii amirali S. Eustaţiu şi I. Coandă, manifestare a cărei descriere se redă aparte în paginele revistei.

EXTERNE

Din categoria această, două sunt evenimentele cari au covârşit în importanţă pe toate celelalte : primul a fost revista navală dela Spithead iar secundul, bombardarea navelor de război italiene şi germane cari fac controlul coastelor spaniole, de către aviaţia guvernamentală.

Revista navală a avut loc la 20 Maiu. Regele şi Regina celei mai mari puteri maritime din lume, îmbarcaţi pe yachtul regal *Victoria and Albert* au trecut în revistă timp de câteva ore circa 145 nave de răsboi engleze şi circa 17 nave de război străine. Printe cele 17 nave străine, aşa cum am mai spus, a fost şi distrugătorul nostru *Regina Maria*.

In ceeace priveşte răsboiul civil din Spania, se spunea în numărul trecut că aplicarea hotărîrilor luate în Comitetul de neintervenţie întâmpină mari şi multe greutăţi. Ca şi în cele 30 zile ale lui Aprilie. şi în această perioadă de timp, incidentele dintre navele diferitelor pavilioane s'au ţinut lanţ, în special în golful Biscaia, unde spre a intra la Bilbao, navele comerciale engleze, sub protecţia navelor de luptă, au forţat de multe ori blocusul prin care încercau naţionaliştii spanioli, să închidă portul Bilbao.

Aceste incidente au dus la finele primei decade a lui Maiu la redactarea unei note de protest a guvernului naţionalist către guvernul englez, prin care naţionaliştii atribuiau pierderea chuirasatului *Espana* prezenţei navelor de război engleze în apele Bilbao, prezenţă care a împiedecat flota naţionalistă să intervină la timp pentru a apăra această navă.

Şi pentrucă am vorbit de chiurasatul *Espana*, este locul să arătăm că nici până acum nu s'a putut afla cu absolută preciziune cauzele pierderii acestei nave.

Ultima versiune care a circulat, a fost aceea care a circulat pe la mijlocul lui Maiu, că pierderea s'ar datora unei explozii interioare şi nu minelor sau bombardamentelor aeriene.

Victimele războiului civil spaniol nu s'au mărginit numai la navele spaniole, ci şi la cele străine afectate controlului naval.

Astfel, la 13 Mai, distrugătorul englez *Hunter*, în largul portului guvernamental *Almeria*, a ciocnit o mină, a cărei explozie l'a avariat grav. Totuşi, remorcat de navele de război ale guvernamentalilor spanioli, a putut fi adus la Gibraltar şi salvat. Bineînţeles că emoţia a fost mare în primele zile, pentrucă se svonise că această navă a fost torpilată de către o navă germană.

După distrugătorul *Hunter*, a venit rândul navei italieneşti *Barletta* care la 24 Maiu aflându-se împreună cu exploratoarele *Quarto, Mirabello* şi nava *Nervona* în rada portului *Palma de Majorca* pentru aprovizionare, a fost atinsă de bombele pe cari 5 avioane ale roşilor spanioli le-au aruncat asupra lor. Şase ofiţeri şi câţiva soldaţi au fost omorâţi.

Italia s'a mulţumit să protesteze vechement atât în *Comitetul de neintervenţie* cât şi în presa lor, însă s'au obţinut de a trece la represalii.

Incurajate probabil de reacţiunea prea puţin energică a Italiei, după 5 zile, a avut loc bombardarea navei de linie germane *Deutschland*.

In ziua de 29 Mai, două hidroavioane guvernamentale au aruncat bombe asupra acestei nave germane, care se afla la ancoră pentru odihna echipajului, în apele insulei *Ibiza*. Două bombe au atins nava, omorând 23 oameni şi rănind pe alţi 83. Nava, deşi avariată, a plecat întâi la Gibraltar unde s'a făcut înmormântarea vctimelor şi apoi spre Germania. Represaliile germane au fost prompte, pentrucă în dmineaţa de 31 Mai, nava de linie *Admiral Scheer* împreună cu alte 2 distrugătoare, au bombardat timp de o oră portul guvernamental *Almeria*, distrugând câteva edificii, omorând circa 19 oameni şi rănind pe alţi 55.

Odată cu aceste represalii, Germania şi Italia s'au retras din *Comitetul de neintervenţie* până ce acesta nu va lua măsuri de asigurarea securităţii navelor ce-şi execută mandatul nî apele spaniole.

In 1914 războiul a fost declarat de câteva focuri de revolver. De data aceasta, pentrucă technica a progresat, un război se putea aprinde în Mediterana prin câteva lovituri de tun şi bombe de avion.

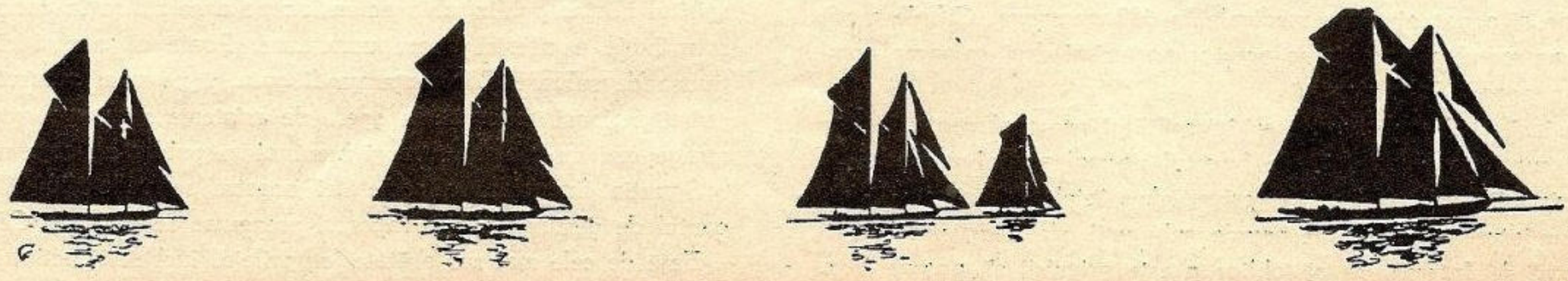
Situaţia, gravă la început, mai ales că replica Germaniei a fost aprobată şi de către Italia, s'a liniştit acum — cel puţin pentru moment, — în urma declaraţiilor Germaniei că socoteşte incidentul închis în urma represaliilor cunoscute.

Desigur că la baza nesocotitului act al guvernamentalilor roşii, stă intenţiunea de a rupe cercul controlului naval, exasperând pe italieni şi germani şi de a declanşa un război, ţinta finală a revoluţiei bolşevice.

Represaliile germane însă, dacă au fost dureroase prin omorârea unor cetăţeni, poate chiar copii liniştiţi care nu aveau nici o vină — au fost însă necesare, pentrucă au pus brusc înaintea ochilor delegaţiilor englezi şi francezi din *Comitetul de neintervenţie*, hidoasă faţa a răsboiului pe care în nici un caz nu-l doresc, şi pe care vor căuta, de bună seamă, prin măsurile ce le vor lua, să-l îndepărteze.

Pericolul însă nu a trecut complect. Cine din cei cari citesc aceste rânduri, ar putea preciza ce alte triste şi îngrijorătoare veşti va cuprinde capitolul acestei cronici în numărul viitor al revistei ?

MIRTH



SALVAMAR

Darea de seamă a activităţii pe anul 1936

I. — *Staţiunea de salvare Constanţa.*

In programul ce şi-a propus Salvamarul pentru atingerea scopului statutar: *„Salvarea naufragiaţilor în apele teritoriale Româneşti"*, s'a prevăzut în primul rând organizarea staţiunei de salvare Constanţa.

După ce s'a studiat în complexul ei organizaţia ce urmează a se da acestei staţiuni spre a o înzestra cu tot ce este mai modern şi mai perfecţionat, s'a fixat tipul celor 2 şalupe de salvare, una de 35 picioare şi alta de 51.

S'au comandat în Germania şalupa mică cu un motor Diesel la cassa Lurssen-Bremen, iar şalupa mare cu două motoare la şantierul August Pahl-Hamburg.

Plata comenzei şalupelor, cea mică de 24.740 R. M. şi cea mare de 68.450 R. M., făcându-se din fondul K de 12 milioane, destinat de guvern pentru acesta.

Şalupa mică a fost gata şi sosită în ţară în Iulie 1936. A intrat în serviciu în Octombrie. A făcut până la 31 Decembrie 8 eşiri de exerciţiu, cu care ocazie s'a constatat că este bine construită şi se comportă admirabil la mare rea.

Şalupa mare va fi în ţară cel mai târziu în August.

Până la construcţia clădirei prevăzută pentru staţiunea de salvare Constanţa, s'a amenajat cu un caracter provizoriu, pe un şlep de beton ce era în fundul portului, o locuinţă pentru marinarii şalupelor de salvare. S'a terminat studiul şi proectul calei de lansare a şalupelor de salvare din Constanţa. Direcţia Marinei Regale a destinat pentru executarea acestei cale suma de 5 milioane din fondul K de 12 milioane. Lucrarea a început din primăvară 1936 şi a fost aproape terminată la sfârşitul anului. Această lucrare s'a executat de Direcţia Porturilor Maritime.

Proectul şi devizul clădirei destinată pentru administraţia şi locuinţa marinarilor staţiunei Constanţa, a fost întocmit de d. Dudescu architectul B. N. R. — Execuţia acestei clădiri, care va fi o podoabă a portului Constanţa, a fost încredinţată de Comitetul nostru, Direcţiunii Porturilor Maritime, spre a evita Salvamarului neajunsurile adeseori inevitabile ale antreprizei particulare.. Direcţiunea P. M. C-ţa, care în general ne-a arătat o deosebită bunăvoinţă şi sprijin, a primit să ne ajute şi în această chestiune.

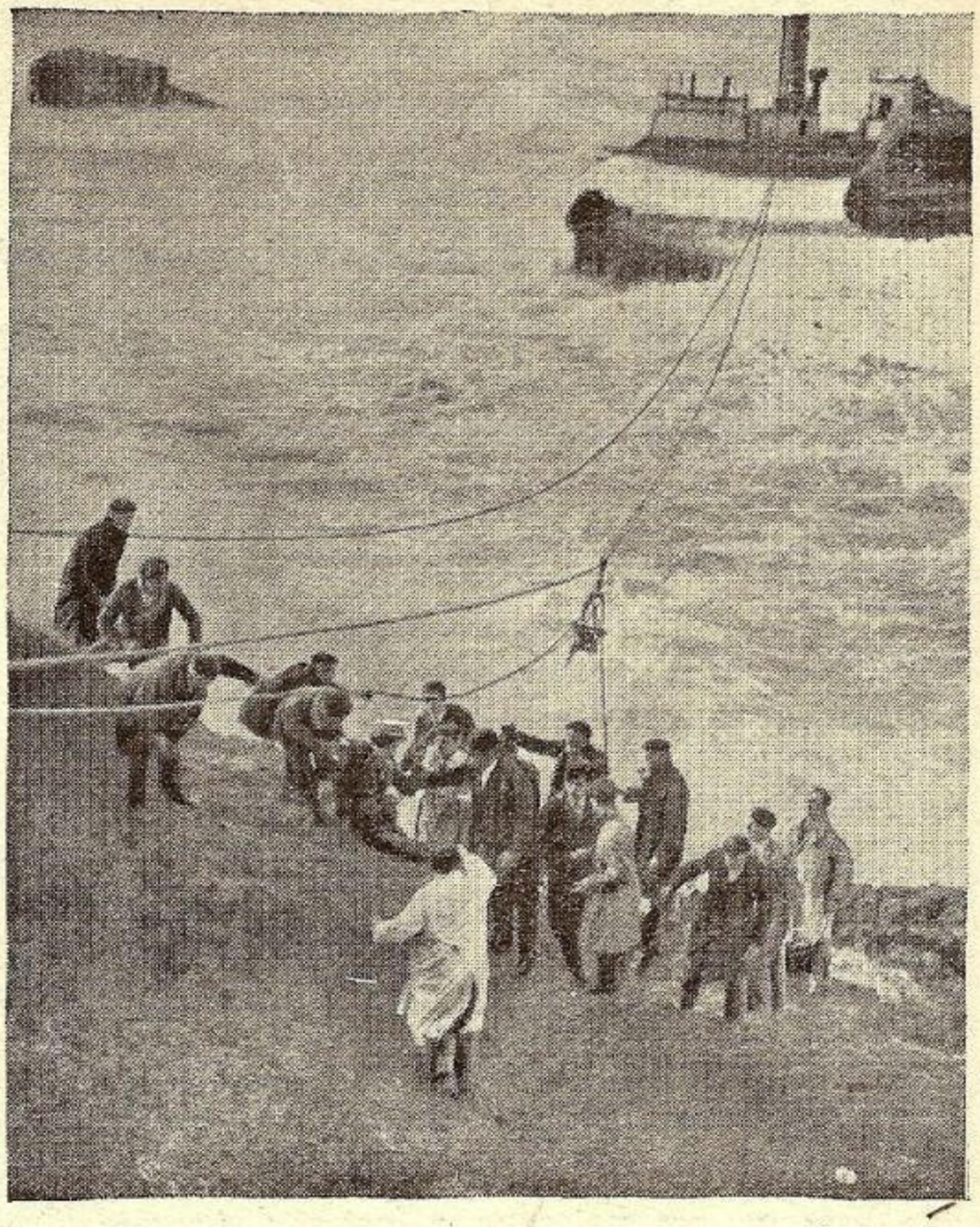
Comitetul de Direcţie a hotărît să pună toată stăruinţa ca staţiunea de salvare Constanţa să fie complect gata până la 15 August, când dorim a se face inaugurarea ei.

II. — *Posturile de ajutor la plăjile staţiunilor maritime.*

In dările de seamă pe anii 1934 şi 1935, s'a arătat că Salvamar, văzând cum în fiecare an se perd atâtea vieţi pe plăjile noastre maritime, a luat iniţiativa organizărei unor posturi de ajutor, în intenţiunea de a obliga autorităţile administrative să dea toată atenţiunea acestei chestiuni de interes public. — S'a adus din străinătate aparate speciale, s'a făcut ambarcaţiuni proprii. S'au construit cabane şi s'a organizat mai la toate staţiunile noastre după litoral astfel de posturi.

In vara anului 1936 au funcţionat 7 posturi: Balcic Mangalia, Carmen Sylva, Eforie, Modern, Mamaia şi Siut Ghiol. — Din darea de seamă a d-lui Dr. Căpitan Mihăilescu ,care a pregătit personalul şi a supraveghiat posturile, se vede că în acest an s'au salvat 60 persoane şi s'a dat ajutoare medicale la 316 persoane. In total dela înfiinţarea lor, aceste posturi au salvat viaţa a 103 persoane şi a dat ajutoare medicale la 482 persoane. Cifrele arată îndeajuns rostul şi necesitatea acestor posturi şi deci valoarea umanitară a operei Salvamarului.

Cum însă cheltuelile făcute cu investiţii şi personal pentru aceste posturi sunt prea mari faţă de bugetul normal al Salvamarului, şi cum primăriile comunelor respective. n'au înţeles să răspundă repetatelor intervenţii de a ne acorda subvenţii. s'a intervenit la Ministerul de Interne, ca să oblige aceste primării să acorde Soc. Salvamar subvenţiile la care s'au obligat pentru posturile de ajutor. De rezultatul acestei intervenţii depinde hotărârea ce va lua Comitetul de Direcţie pentru viitor.



Scoaterea naufragiaţilor depe un vapor eşuat

III. — *Staţiunea sportivă Mamaia.*

S'a complectat lucrările clădirei, s'a făcut o parte din îndiguire spre a pune la adăpost clădirea de infiltraţiunea apei din lac. S'a făcut împrejmuirea, s'a complectat instalaţia electrică.

La 15 August a avut loc în prezenţa M. S. Regelui Carol II, a reprezentanţilor Guvernului, a autorităţilor civile şi militare din C-ţa, precum şi a unui numeros public, regate de bărci şi curse de înot, a căror deosebită reuşită a fost mult apreciată de M. Sa şi de întreaga asistenţă.

Din cauză că în timpul verei erau în curs încă lucrări de amenajare a clădirei, nu s'a putut pune la punct exploatarea acestei staţiuni, spre a-i da rentabilitatea care se aşteaptă de la ea. Se examinează şi se caută formula de exploatare, care să facă din această staţiune o puternică contribuţie la desvoltarea gustului pentru sporturile nautice, un punct de mai multă atracţiune pentru vizitatorii Mamaiei precum şi o rentabilitate sau desdăunare pentru Salvamar în măsura capitalului învestit pentru ca aceasta să poată consacra în mod precumpănitor scopurilor sale principale, în conformitate cu prevederile statutare.

IV. — *Membrii.*

In cursul anului 1936 s'a mai făcut următoarele noi înscrieri de membrii: 1 membru activ cotizaţia globală (5.000 lei), 75 activi cotizaţii anuale (a 200 lei), 3 aderenţi cotizaţii globale (a 1.250 lei) şi 17 aderenţi cotizaţii anuale (a 50 lei), adică 96 membrii, cari cu cei vechi dau un total de 339 membrii.

Chestiunea sporirei numărului membrilor este oarecum dificilă. fiindcă Salvarul nu oferă de fapt nici un avantaj membrilor, iar spiritul nostru public, abia acum începe a se ridica la concepţia de contribuţie a acestei opere umanitare. Poate că atunci când staţiunea de salvare Constanţa va fi gata şi ne vom prezenta cu această serioasă realizare în operă de asistenţă maritimă, vom putea atrage mai mult atenţiunea şi bunăvoinţa publicului spre noi.

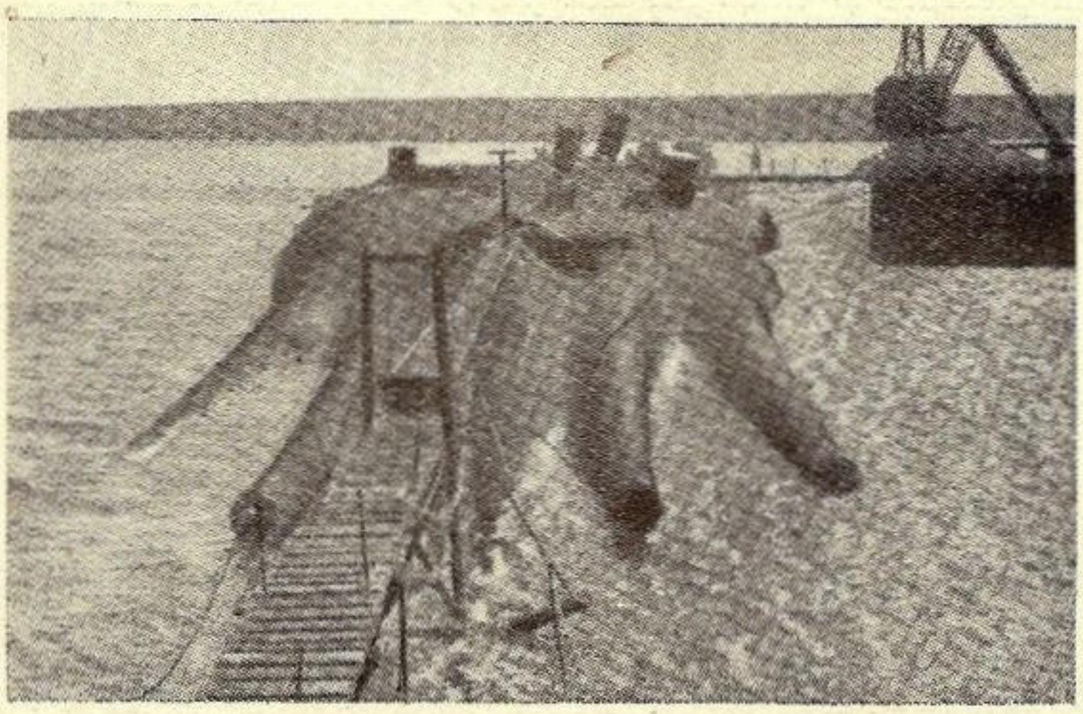
Situaţia financiară a societăţei noastre se vede din bilanţ, din contul de gestiune şi din raportul prezentat de Comisia Cenzorilor.

Faţă de cele mai sus arătate, cu prilejul încheierii activităţii celui

Ridicarea de pe fund a navelor germane scufundate la Scapa Flow în 1919

de RADU CIOCÂRDEL

UPĂ înfrângerea suferită de Germani în războiul mondial, puterile aliate, pentru a suprima definitiv forța navală a Germaniei, au prevăzut în armistițiul încheiat la 11 Noembrie 1918 ca o principală clauză, dezarmarea și internarea flotei germane într'un port desemnat de aliați. Astfel, crucișetoarele cuirasate Seydlitz, Moltke, Von der Tann, Hindenburg Derfflinger și Mackensen, cuirasate Kaiser, Prinz Regent Luitpold, Kaiserin, König Albert, Friedrich der Grosse, Bayern, Grosser Kurfurst, Kronprinz Wilhelm, Markgraf și König, crucișetoarele ușoare Koeln, Karlsruhe, Brummer, Bremen, Dresden, Emden, Frankfurt și Nürnberg precum și 50 de torpiloare din ultimul tip, își făceau intrarea în ziua de 26 Noembrie 1918 în baia Scapa Flow, sub comanda vice-amiralului Von Reuter.

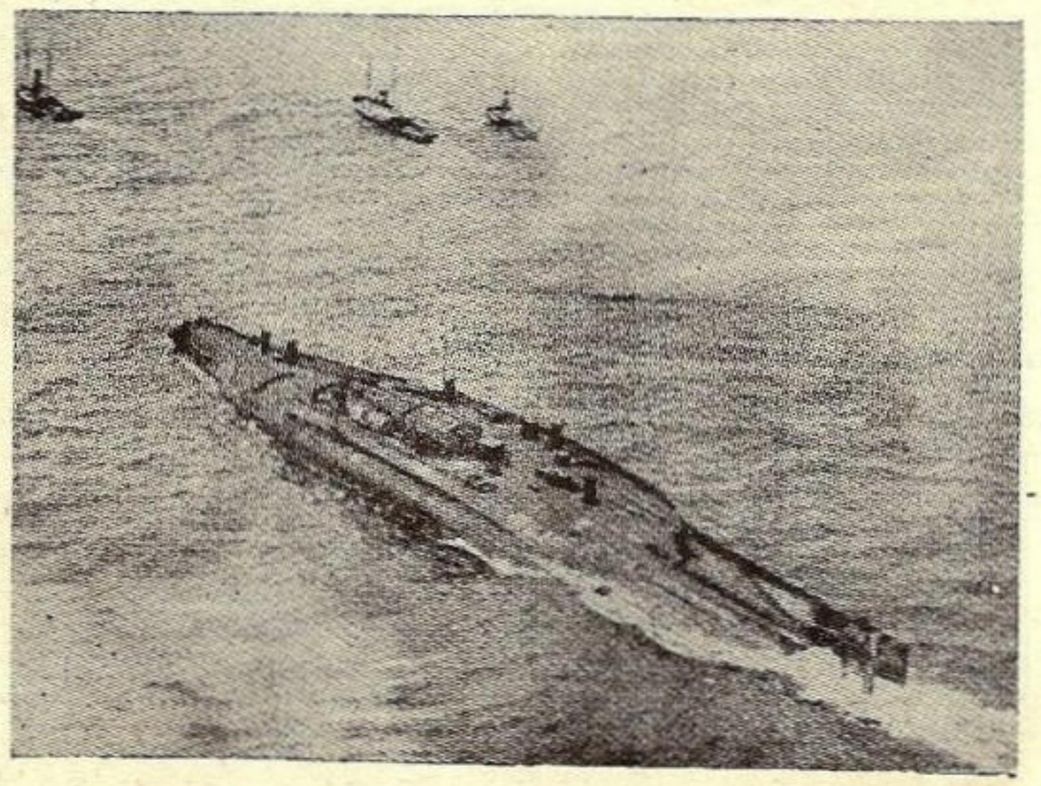


Una din fazele scoaterei navelor scufundate

După o ședere de aproape șapte luni în această baie, amiralul german, de teamă ca englezii să nu ocupe prin surprindere vasele, cât și pentru faptul că nu avea nici o cunoștință de mersul tratativelor de pace, se hotărăște să scufunde întreaga flotă ce-i fusese încredințată. Pentru reușita acestei tragice operațiuni, pregătește de acord cu ceilalți comandanți în cel mai mare secret detaliile scufundării și când totul a fost pregătit, dă ordin ca să se deschidă valvulele de inundație și peste 70 de vase au intrat în adânc. Iată sfârșitul puternicei flote care ținu în eșec escadrele engleze la Iutlanda-Skagerak.

După război, prin 1928, englezii au început să se gândească la acea formidabilă bogăție scufundată numai la 24 m. sub apă; singură construcția navelor costase aproape 40 de milioane lire sterline. Valoarea materialului din punct de vedere militar era foarte scăzută, dacă nu nulă, însă din punct de vedere comercial era nebănuit de mare. Astfel singur crucișetorul Hindenburg era socotit la 80.000 lire, Moltke 70.000, Seydlitz 65.000, etc. Operațiunea ridicării navelor însă, costa și ea enorm, așa că primele nave ce au fost scoase din adânc au fost cele mai ușoare, torpiloarele. Sistemul întrebuințat pentru ridicarea torpiloarelor era destul de simplu și consta în a trece pe sub vase câteva cabluri, ce erau apoi trase în sus de pe două pontoane mari; acestea permiteau a ridica vase până la 3000 tone. In acest fel au fost ridicate nu mai puțin de 18 torpiloare de 750 tone și 7 de 1300 tone. Desigur că la început lucrurile au mers mai greu, însă cu timpul, grație experienței câștigate la primele ridicări, s'a putut ajunge la o asemenea perfecțiune, încât pentru ridicarea ultimului torpilor nu au fost necesare decât patru zile inclusiv trecerea cablurilor pe sub vas de către scafandri.

Dacă însă lucrurile au mers relativ ușor cu torpiloarele, nu s'a întâmplat acelaș lucru cu vasele mari. Mai întâi nu s'a putut aplica metoda simplă cu pontoanele din cauza tonajului, așa că ridicarea a trebuit să se facă cu alte metode. Primul ales a fost crucișătorul de bătălie *Hindenburg*, pentru că se părea că ridicarea lui oferă mai puține dificultăți. Coșurile crucișătorului, pasarela și turela din prova eșeau afară, iar adâncimea nu era decât 21 m. Prima operațiune a fost astuparea tuturor găurilor și prizelor de apă, lucru ce a durat nu mai puțin de cinci luni. Apoi cu ajutorul unor pompe puternice s'a reușit să se scoată apa dela prova și vasul începuse să se ridice treptat; nava rămânea însă cu pupa sprijinită de fund și din cauză că nu s'au putut controla bine compartimentele, amenința chiar să se răstoarne. Așa că după multă casnă operațiunile



Eșirea din adâncuri cu chila în sus a unui chiurasat

---

de al 4-lea an de ființă a Salvamarului, ne facem o plăcută îndatorire de a reînoi mulțumirile noastre tuturor celor cari în diferite forme au sprijinit în cursul acestui an inițiativa atât de frumoasă și umanitară luată de M. S. Regele Carol II, Augustul nostru Președinte, și nădăjduim că străduințele ce depunem ne vor îngădui în cursul anului viitor să atingem realizări mai importante pentru aducerea la îndeplinire a principalelor obiective ce ne sunt desemnate prin statutele noastre.

In chipul acesta suntem convinși că vom contribui, într'o măsură mult mai importantă la marea și frumoasa operă ce suntem chemați a înfăptui cu concursul Dvs. și cu încrederea Dvs. a tuturor.

P E P L A J E

Poveste cu copii, scrisă pentru oameni mari.

ITE ronduleţul meu ce frumos e, Mariano !

— Şi al meu, par'că nu e ?

— Imi trebuesc încă două petricele albe, ascuţite, n'ai tu ?

— Ba da, ia-le, dar tu Ionel, dă-mi o scoică galbenă, rotundă, să pun împrejurul rondului.

Cei doi copii lucrează harnici atenţi, la micuţa lor grădiniţă, făcută pe plajă, din nisip în care înfig firicele de iarbă, frunze şi floricele, cărate de ei tocmai de la peluza cazinoului. Aplecaţi unul lângă altul, căpşoarele lor se ating, formând un contrast drăgălaş, cu părul buclat castaniu al băeţelului şi zulufii blonzi strălucitori, ai fetiţei.

Stau lungită pe plajă, în apropierea lor şi le urmăresc cu interes, jocul şi conversaţia. In fund, un decor minunat. marea verzue se pierde din ce în ce mai aburie, mai misterioasă, ca un haos căruia nu-i poţi da de rost, Valuri mărunte, valuri mai mari cu acelaş ton grav, se sparg şi se împrăştie neîncetat pe ţărm. Soarele se oglindeşte în fie-acare strop, în fie-are val, terminând cu scânteeri colorate unda mişcătoare.

E linişte, căci sgomotul mării care domină, fiind acelaş, ajunge să nu-l mai auzi, deprinzându-te cu el, ca ceva obicinuit. In locul unde stau, nu sunt de cât vre-o câte-va persoane, întinse la soare, şi care se prăjesc tăcut, dormitând mulţumite. Punctul mai agitat este acela unde cei doi copii sădesc grădiniţa lor, în preajma mea.

— Vezi Ionel, aici în rondul cel mare, din mijloc, am să pun pomul ăsta frumos. Şi fetiţa arată cu mândrie, o minusculă crenguţă de merişor, care în imaginaţia ei a luat proporţia de *„pom adevărat"*.

— Ba, de loc. Acolo vreau să fac monumentul eroilor, cu soldatul meu de plumb şi cubul ăsta.

— Păi ,cum de nu. Pofta' n cui. Şi mai întâi, ia uită-te la el, că-i lipseşte vârful nasului.

— Sigur, fiind-că e invalid şi erou.

— Invalizi sunt cei care n'au mâini şi picioare. Al tău e un cârn urât.

— Un cârn urât, soldatul meu ? Proasto !

—Las că te spun eu mamei, că m'ai făcut proastă, deşteptule !

— Şi eu am să te spun, că m'ai făcut deştept.

— Da, deşteptule, na....

Furioasă, fetiţa îi smulge soldatul cârn din mână şi'l aruncă cu ciudă, pe jos. Băeţelul a sărit ca fript şi însfăcându-i crenguţa de merişor, aşa zisul „pom", o trânteşte şi el în nisip.

— Uite aşa, uite aşa...

— Atunci iaca ce fac eu... Şi fetiţa se repede cu grebluţa şi lopataş şi'ncepe să strice tot nisipul aranjat cu atâta trudă. Băeţelul nu se lasă mai pre jos şi începe să râcâie cu mâinile, scormonind tot, ba la urmă se scoală în picioare şi calcă îndesat peste tot. Fetiţa îl imită îndată.

Iată-i pe amândoi, roşii la faţă, sburliţi, cu ochii lucitori, ca doi cocoşi infuriaţi, şi bătând cu sandalele, biata grădiniţă. După ce s'au convins că n'a mai rămas nici o urmă din ea, se opriră obosiţi.

— Nu mă mai joc cu tine, m'am supărat.

— Şi eu la fel. Nu mai vorbesc cu tine, toată viaţa mea.

—Şi eu la fel, şi să-mi dai înapoi poza cu îngerul.

— Şi tu să-mi dai înapoi creionul roşu şi bila de sticlă.

— Ţiganule. Numai ţiganii cer înapoi, ce dau.

— Şi tu eşti ţigan, ţigan, ţigan, de trei ori.

Şi de necaz, mai isbesc fiecare cu picioarele, de câte-va ori, în nisip.

De odată, ca desmsticiţi, se opresc amândoi, şi speriaţi se uită 'n jos spre locul catastrofei....

Ce e asta ?, ce-au făcut ? Unde e grădiniţa lor minunată, la care au lucrat de azi dimineaţă, până acum la prânz, cu atâta zel, cu atâta dragoste ? Unde e ? Unde sunt rondulețele înşirate şi împrejmuite cu scoici şi petricele de acelaş fel ? Unde sunt ? Nimic n'a mai rămas, de cât nişte nisip scormonit, printre care se zăreşte ici colo, o scoică strivită, ori o petală sfântă, ce par nişte cadavre într'un morman de ruine... Copiii stau tăcuţi, ne-

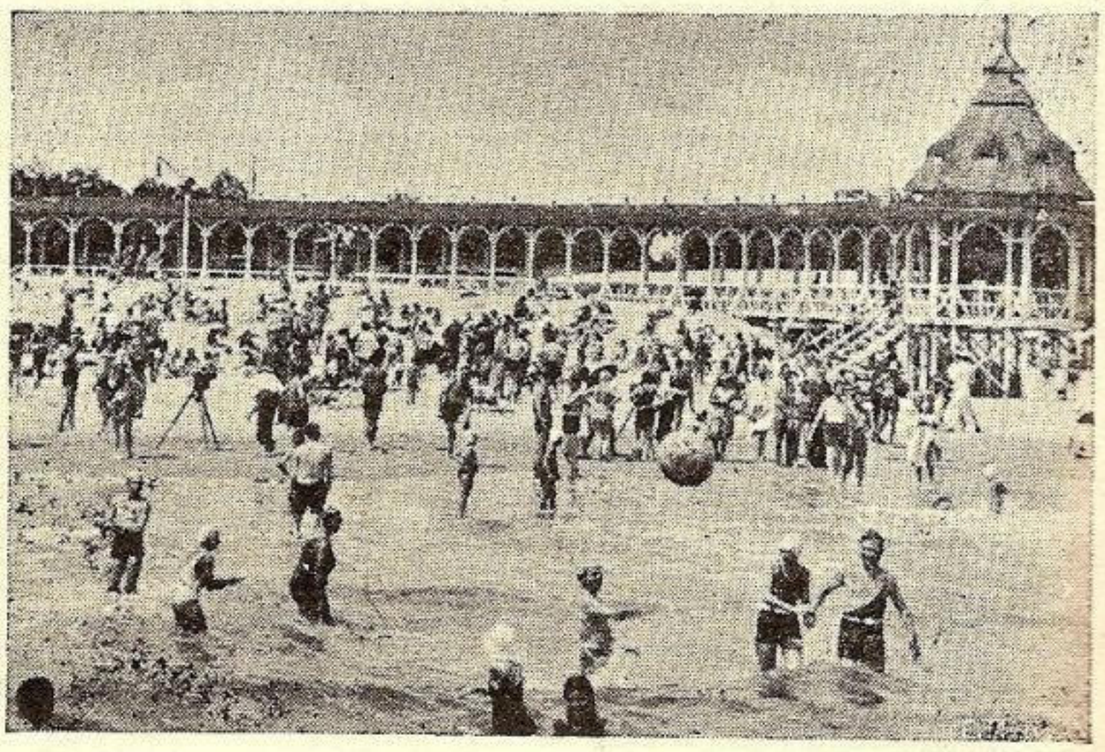
---

de ridicare au fost suspendate şi reluate abia după trei ani. De data aceasta, pompele de golit au fost puse şi la pupa şi la prova, aşa că vasul s'a ridicat fără să se răstoarne, putând fi remorcat pe doc, unde a fost supus demolițiunii.

Două firme engleze Cox and Danks şi Metal Industrie Ltd. au întrebuinţat alte metode ce s'au dovedit mult mai practice. Metoda constă în închiderea prizelor vasului de către scafandri, după care se introduce în interior cilindri cu aer comprimat. După aceasta se dădea drumul la aer şi apa era alungată din compartimentul respectiv. Acest procedeu a fost aplicat cu mult succes; astfel crucişătorul de bătălie *Moltke,* precum şi 5 cuirasate, — *Von der Tann, Prinz Regent Luitpold, Bayern, König Albert şi Kaiserin* — au fost aduse la suprafaţă şi supuse demolițiunii. Ceeace e curios, e că toate vasele aduse la suprafaţă cu această metodă, au eşit cu chila în sus.

Este probabil că asupra restului vaselor nu se vor mai face încercări de a le aduce la suprafaţă, deoarece comerţul internaţional de metale e de aşa natură, că nu mai încurajează câtuşi de puţin asemenea întreprinderi.

Notă: Fotografiile sunt luate din Science et la Vie Nr. 230 art. Hiersac, Août 1936.



mişcaţi, privind acolo, apoi de odată îi cuprinde plânsul pe amândoi, plâns cu hohote, cu sughiţuri lungi şi adânci...

Lacrămi mari şi ferbinţi isvoresc iute din ochi, ce se prăvălesc peste obrăjorii inflăcăraţi de ceartă, pentru a cădea şi a se risipi în nisip, ce pare că plânge şi el.

— Din cauza ta, spune fetiţa, c'un hohot îndurerat şi intretăiat.

— Dintr'a ta, răspunde băiatul cu un oftat.

— Săraca noastră grădiniţă, şoptesc suspinând amândoi, lăsându-se încet în jos.

Mâinile lor tremură uşor şi par-că ar vrea ca mângâind nisipul, să-i ceară ertare grădiniţei distruse, tot de aceleaşi mâini care au făcut-o.

Cu luare aminte, ridic fiecare floricică, fiecare scoică spartă. punându-le deoparte, cu un adânc oftat.

— Uite am găsit pomul tău, săracul, nu e stricat de tot, mai are frunze...

— Iată şi soldatul tău, nu mai are nas de loc şi a rămas numai cu un picior...

— Acum e chiar invalid adevărat ! şi mânuţa plină de nisip şterge obrăjorul ud, presărându-l cu firicele aurii de nisip.

— Mărioaro, ştii ce ? Hai să facem la loc grădiniţa, vrei ?

— Vreau, dar să n'o mai stricăm.

— Da, să n'o mai stricăm. Trebue să jurăm, Spune : „zău".

— Zău. Ştii că cel mai mare păcat este dacă juri şi nu ţii. Mori îndată.

— Nu vreau să mor.

— Nici eu.

— Şi ştii ceva ? In mijlocul grădiniţei, în rondul cel mare, punem statnia soldatului tău invalid.

— Da, şi alături să fie pomul tău, să-i ţină adăpost de soare şi ploaie.

Şi copilaşii cu urme de plâns încă, sunt inviorati şi se mângâie la ideea refacerei.

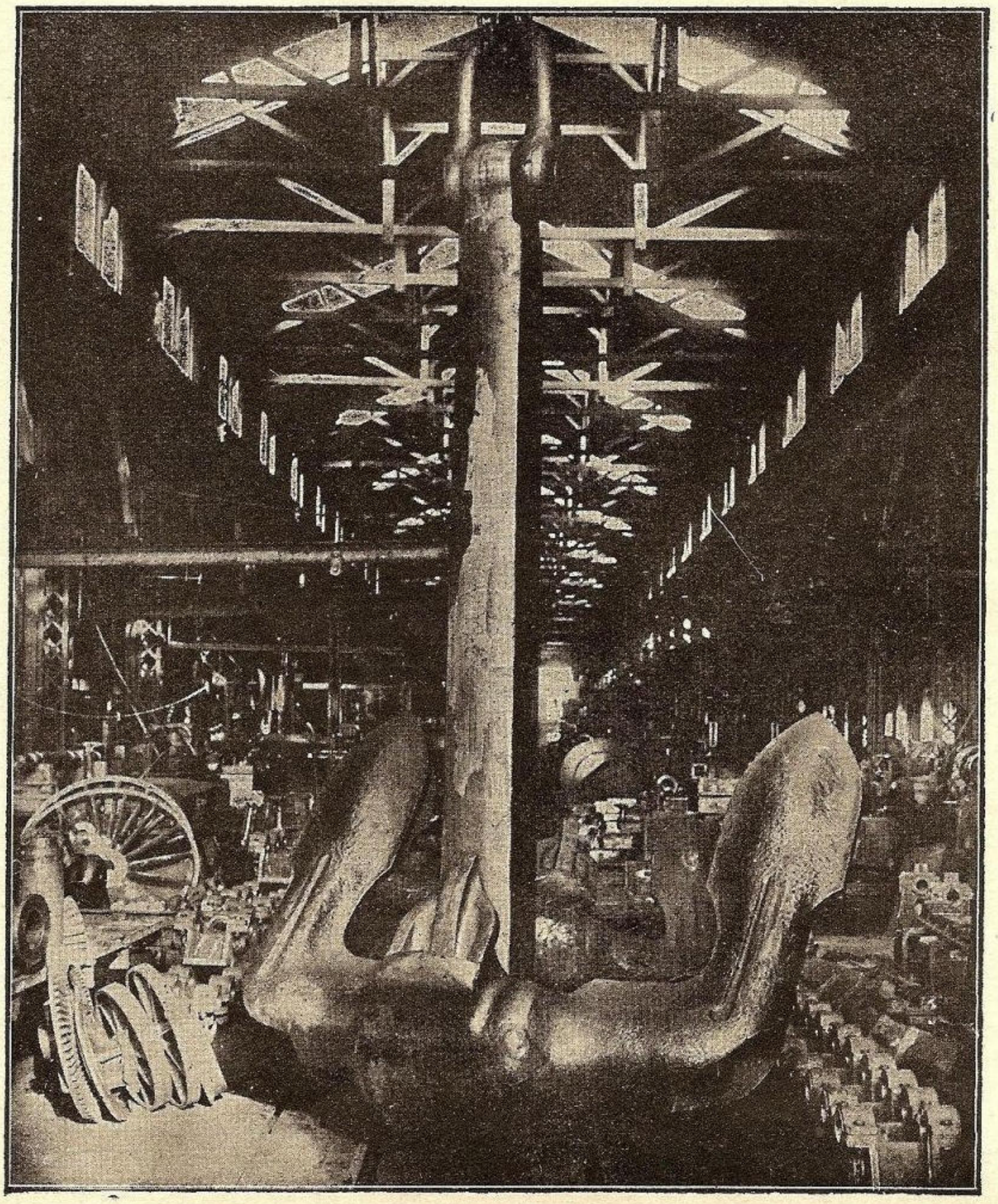
Mă uit la ei, cum îşi mişcă de repede mânuţile, cum orânduesc după categorii petricelele şi scoicile, aleg floricelele care nu sunt *„de tot rupte"* şi netezesc nisipul.

Privirea mi sboară de la ei, spre zarea aburie, îndepărtată a mării, iar gândul se asociază c'un alt şir de idei.

Acolo, departe, departe o ţară frumoasă, plină de cântec, de viaţă de lumină, are aceiaşi poveste ca grădiniţa copiilor.

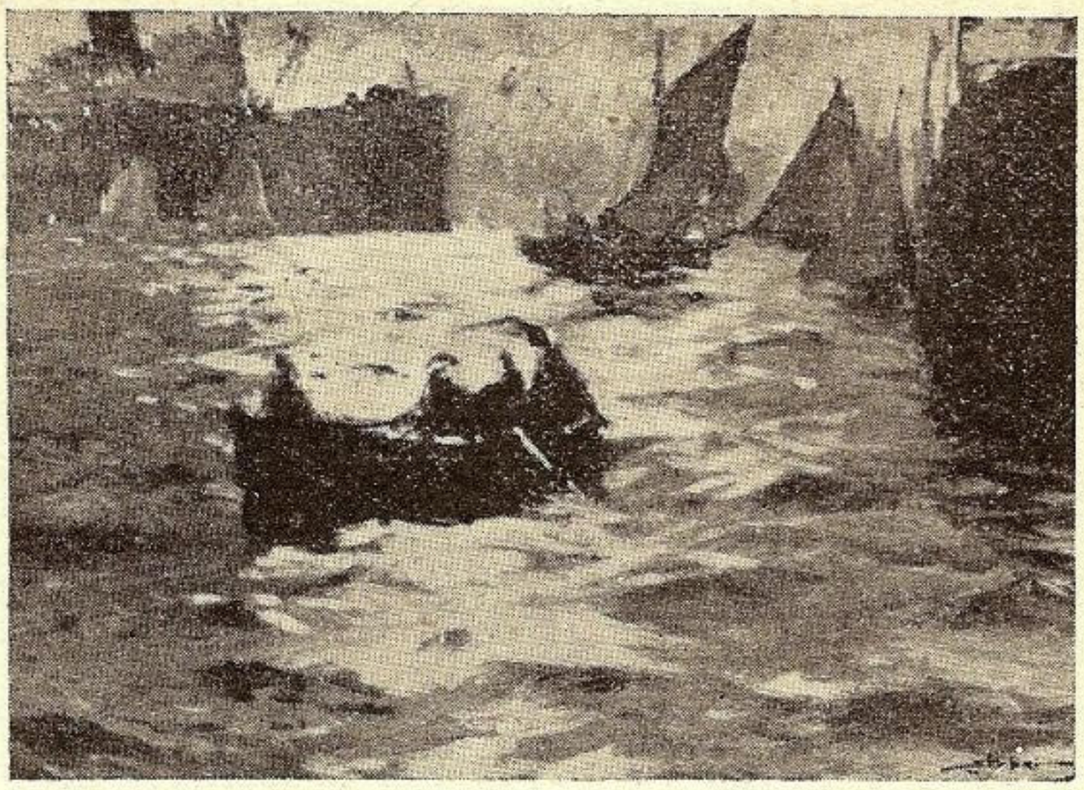
Spania de eri, Spania de azi şi cine ştie, poate Spania de mâine !

LILIA GIUŞCĂ SPERANTIA



REŞIŢA

MATERIALE
PIESE
ŞI
PARŢI
PENTRU
CONSTRUCŢII
NAVALE



Se'ntorc pescarii

Pe Oceacof, o escadrilă vine :
Se 'ntorc voioşi pescarii de pe mare....
Şi Vâlcovul întreg e 'n sărbătoare,
Că lotcile de peşte toate-s pline.

*

Cântări ruseşti, cu note dulci, minore,
Răsună pe podeţe şi canaluri
Şi peste tot batiste mari şi voaluri
Se fâlfâe febril, multicolore...

*

La fel cu puişorii de găină,
Ţânci mici, ţinându-şi mamele de poală,
Cuminţi, sfioşi — de parcă sunt la şcoală —
Gândesc la cei ce trebue să vină.

*

Codanele şi fetele de horă,
Cu feţele ca macul sau bujorul,
Nisipul îl frământă cu piciorul ;
Lor orice clipă li-se pare oră...

*

O veselie mistică, ciudată,
Învălue azi tuturora faţa ;
Este aşa cum e şi dimineaţa
Când e pe rând sosită, sau norată....

. . . . . .

Se vor întoarce toţi ce sunt pe mare ?
Sau, dintr'aceia care întârzie,
Mulţi niciodată n'or să mai revie ?
Citeşti la toţi această întrebare !

NICOLAE T. CRISTESCU

Valuri eterne

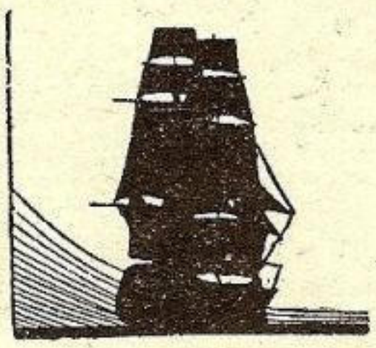
Valuri, valuri spumegoase,
Clocotind de-o veşnicie
Cu talazuri furioase,
De când oare? — Nu se ştie ...

Ondularea voastră vie,
Pe poeţi a inspirat,
Inchegând imagini sfinte,
Intr'un suflet sbuciumat.

Innăscând iubirea sfântă
Şi romantică în noi,
Sbuciumând mereu într'una,
Sufletul ca'ntr'un răsboi.

Voi sunteţi, şi-aţi fost numite
Fără'nceput şi sfârşit ;
Renăscându-vă ca viaţa,
Din eternul infinit.

GĂLĂŞANU N. PAUL
cl. V-a
Liceul „Marele Voevod Mihai"
Cernăuţi



Frumoasă e marea

Frumoasă e marea când briza alină
Un val tremurat şi fugar
Sau când printre unde şopteşte senină
Un cânt adormit şi bizar.

Frumoasă e marea, când valuri cu spumă
Se-alungă, se ceartă în larg
Sau când urmărite de-o groază nebună
Se bat greu de chei şi se sparg ...

Frumoasă e marea cu ceaţă în dungi
Când geme în lanţuri de brumă
Şi când o sirenă cu şuere lungi
Vesteşte că'n larg e furtună.

Sau când difuzată în pături lucii
Lumina descoperă zarea
Şi-un val ondulat îţi dă nostalgii.
In zori, frumoasă e marea.

CARP V. MIRCEA

PLASTICA

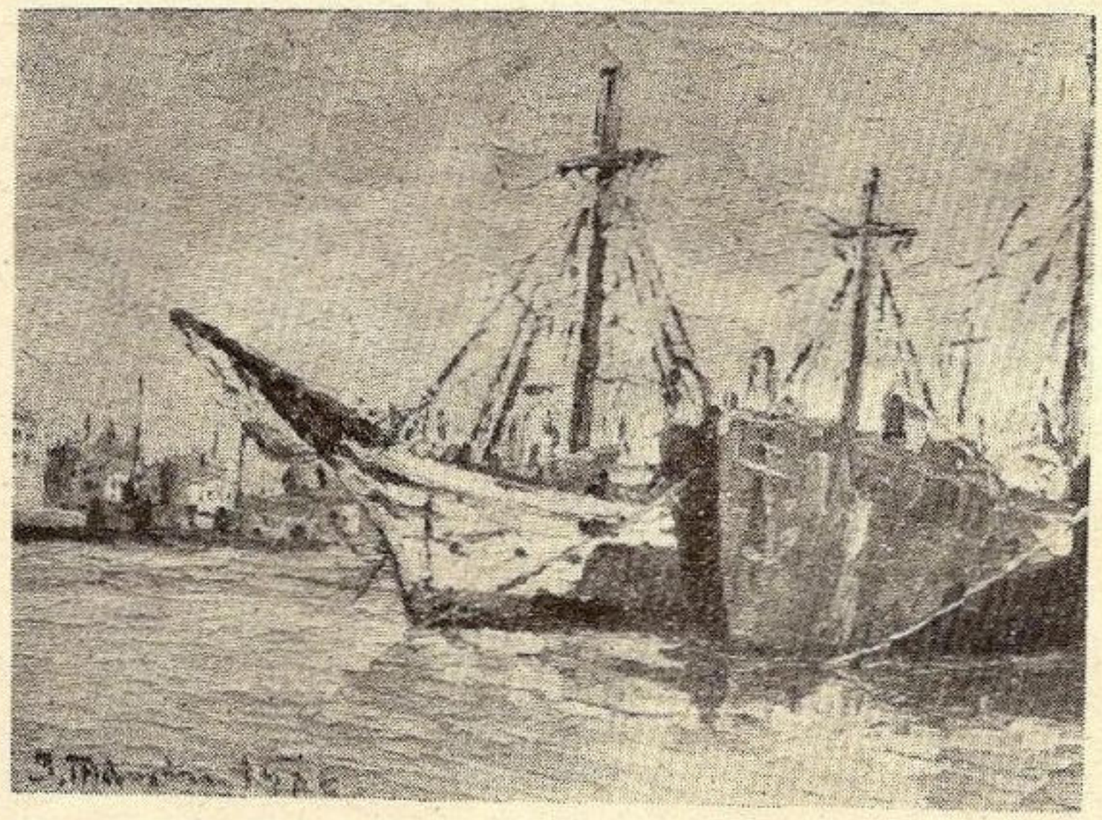
Expoziţia Pictorului I. MÂNDRU

Autoportret

IN sala Mozart din Bucureşti d. I. Mândru din Marina Regală Română a expus 80 de tablouri din cari 35 sunt cu subiect marinăresc, atacând în special viaţa la bord : „Pregătiri pentru inspecţie", „După tragere", „Planton la remorcă", „In repaos", „La program", „Coborârea pavilionului", toate pline de viaţă şi cu un minunat colorit.

Nu lipsesc nici navele ; Yachtul Regal, prova bricului Mircea, Distrugătorul Regina Maria, Forţa Navală şi nici porturile, Vâlcov, Galaţi, Sulina, etc.

Pe lângă tablourile inspirate de elementul în care talentatul şi tânărul pictor trăeşte, — nu lipsesc alte genuri, rod al unei meditaţiuni profunde, — *Lectură, Meditaţie,* — sau portrete, în cari trăsăturile caracteristice sunt scoase în relief şi impresionează chiar pe cei cari nu cunosc modelul. Astfel *Autoportretul, Pictorul, căpitanul Florian, al D-lui S., Moş Cosma.*



Prova lui „Mircea"

Natura e reprezentată prin flori, — *Begonia, Begonie, Trandafiri sălbatici,* — momente, — *Apus de soare, Iarna la Ţiglina, Natură statică,* — *sau* colţuri din ţară, — *In port, în curte, la pescuit, Noaptea în port* şi altele.

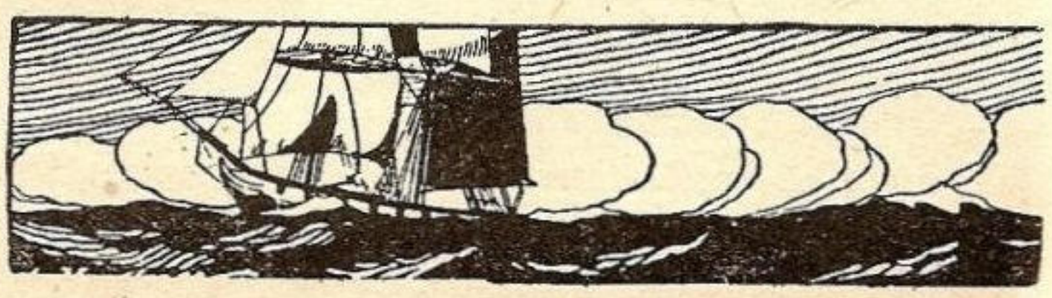
Toate tablourile expuse sunt pline de aer, de lumină, de sinceritate, aşa cum e şi viaţa marinarului. Consacratul pictor de marină, d. căp. Stiubei le-a admirat, reţinând chiar unul.

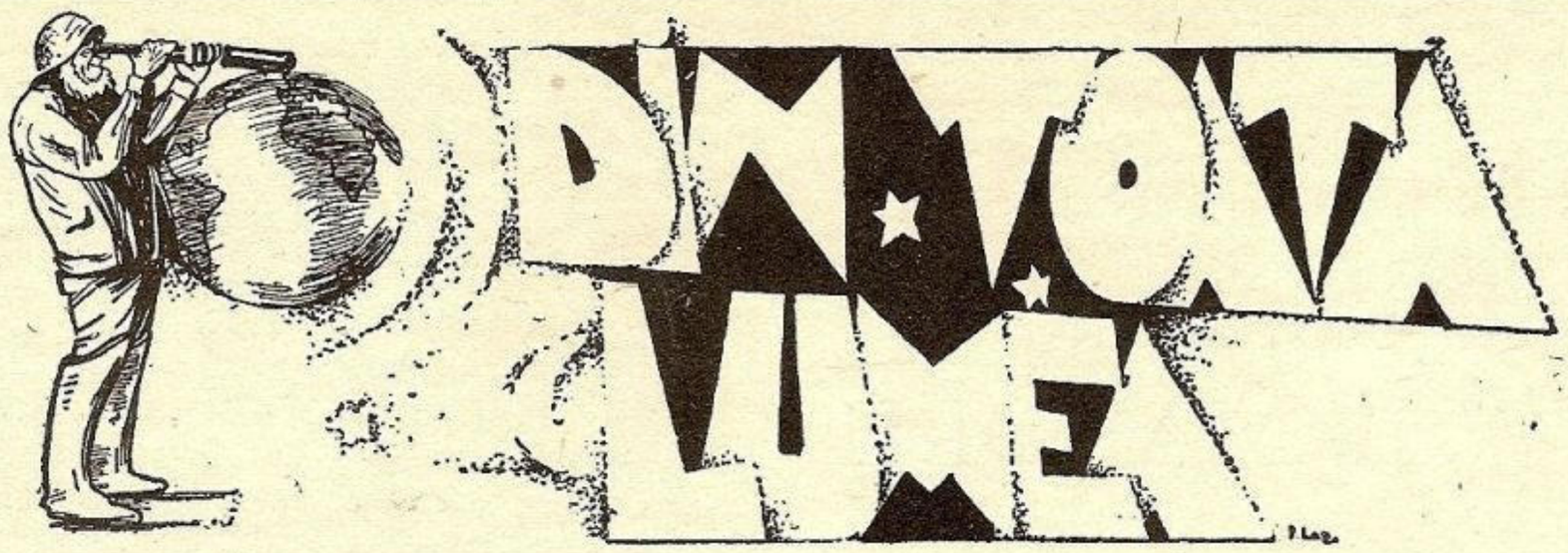
De altfel d. Mândru nu este la prima expoziţie. Pereţii sălilor Diviziei de Dunăre sunt împodobiţi cu tablouri cari evocă cele mai importante evenimente din activitatea monitoarelor şi vedetelor în timpul campaniilor din 1913 şi 1916—1918. Unul din tablourile domnului Mândru, — *Cargobot încărcând în Dunăre,* — a fost primit la Salonul Oficial.

Imbucurător este faptul că autorităţile superioare aprecind talentul expozantului l'au încurajat atât prin cumpărare de tablouri, cât şi prin mutarea sa în Capitală, unde posibilităţile de afirmare sunt mai numeroase.

Un gest frumos din partea domnului Mândru: a donat sediului Centralei noastre tabloul *„Viaţa la bord":* pe când un marinar îşi curăţă arma, altul admiră o fotografie, — a mamei ? a soţiei ? a unui copilaş ? al iubitei ? — iar un al treilea îşi cârpeşte efectele.

Toate felcitările şi toate mulţumirile din partea L.N.R.





Aliajul aramă-nikel. — La *Amerikan Society of Naval Engineers,* a fost presentat un memoriu în care D-l *Mason S. Noyes* arată că *Bureau of Engineering* şi-a propus să studieze aliajul aramă-nikel, în proporţia 70% aramă şi 30% nikel precum şi urme de zinc, cositor sau alte metale în procent de maximum 1%.

Acest aliaj este foarte rezistent la efectele de coroziune ale apei sărate. Pentru aceasta se va întrebuinţa mai ales la facerea tuburilor prin care trebue să treacă apa sărată.

Acest aliaj nu e o noutate, căci încă din 1920 s'a constatat că retubarea obişnuită la condensatoarele transatlanticelor engleze *Melita* şi *Minnedova* ţinea numai un an, pe când după ce s'a făcut retubarea cu aramă-nikel, au ţinut ma imult de 3 ani.

De altfel şi pe trasatlanticele *Champlain, Atlantique, Rex, Conte di Savoia, Manhattan, Washington, Bremen* şi altele, condesatoarele au tuburi de aramă-nikel.

☐ **De-ale gazetarilor experţi în cele marinăreşti.**

Sunt mulţi gazetari cari se cred experţi în materie de navigaţie; de câteori scriu la gazete, tot de atâtea ori au ocazia să se facă de râs în ochii celor cari mai mult sau mai puţin cunosc chestiunile marinăreşti; restul opiniei publice este însă greşit informată de aceşti domni cari dacă şi-ar da puţină osteneală ar putea să-şi controleze produsele penei lor, la oameni de specialitate cari în modul cel mai graţios posibil le-ar da toate relaţiile necesare.

Aşa se face că în cotidiane de mare tiraj apar uneori chiar pe prima pagină şi încă tipărite cu caractere cât mai vizibile, informaţii de felul acesta :

„Din cauza furtunii care a înregstrat o viteză de 758 mm. (!) vapoarele....” ca şi cum viteza vântului s'ar măsura în mm. de barometru, sau mai departe *„....barometrul arăta —10 (!)”* extraordinară confuzie între barometru şi termometru, de neadmis nici pentru un gazetar începător.

Altă dată în acelaş ziar am aflat cu surprindere că un vapor suferise o mulţime de avarii în timpul unei furtuni mari şi că tot din cauza furtunei *„s'a rupt în două catargul. In căderea sa, catargul a rupt lanţul ancorei...”* altă basaconie mai mare nici că se putea închipui, căci după cum spunea misitul din poveste: unde-i casa şi unde-i lacul!?, aşa şi în cazul acesta putem spune; unde-i ancora *şi unde-i catargul?* Cum ar putea catargul să rupă lanţul ancorei ? Ar fi doar o singură posibilitate care ar putea corespunde informaţiei dată de gazetarul nostru şi aceasta doar dacă lanţul ancorei ar fi un alt material de cât cel obişnuit, adică din sticlă sau porţelan pentruca la simpla lovire a catargului rupt (în cazul când admitem că acesta ar putea ajunge la lanţul ancorei) lanţul să se sfarme.

E drept că posibilitatea aceasta este complect fantezistă dar trebue să recunoaştem că nici informaţia nu a fost altfel.

Singura mângâere a acestor gazetari experţi, este că mai au fraţi şi prin presa străină. Aflăm dintr'un ziar francez că înfine s'a găsit o soluţie interesantă pentru ca navele *petroliere să nu se mai întoarcă goale;* la concluzia aceasta ajunsese gazetarul francez, pentru că aflase că 2 petrolifere mari norvegiene au făcut un transport de grâu din Canada.

Soluţia aceasta este ingenioasă şi *„foarte practică (!)”* zice gazetarul francez, *„pentrucă gazele de petrol pe cari le mai emană tancurile petrolierelor, apără grâul încărcat în acele tancuri, de şobolani şi insecte distructive”.*

Numai că acele gaze de petrol dacă vor fi în stare să gonească şobolanii şi insectele, vor reuşi desigur să parfumeze şi grâul, şi atunci vă închipuiţi ce delicioasă va mai fi pâinea făcută din acel grâu, cu gust de gaz sau benzină.

Şi-apoi după câte ştim, mai toate ţările cari exportă petrol, exportă şi grâu sau alte cereale. Şi desigur că descoperirea gazetarului francez n'ar avea nici un folos practic pentrucă e absurd ca o ţară producătoare şi exportatoare de cereale să importe cereale aduse cu petrolierele cari vin să încarce petrol.

Totuşi din cele scrise în ziarul francez, o mică parte nu este invenţie însă pentru că nu a fost bine cercetată, a dat naştere acelor concluzii absurde arătate mai sus.

Intr'adevăr 2 petroliere norvegiene au făcut un transport de grâu din Canada. Dar aceste petroliere *erau noi,* abia eşite din şantier, şi nu *fuseseră încă niciodată încărcate cu produse petroliere,* aşa că cerealisatul în lipsă de alte vapoare disponibile, a afretat aceste 2 petroliere cari poate că în acel timp stăteau degeaba, şi a încărcat grâul fără să se teamă că va căpăta iz de gaz.

E clar că acest caz cu totul special nu poate să aibă drept concluzie acel *„fret de retour”* în grâu, descoperit de expertul francez.

Şi aşa, ziarele au grija să ne prezinte mereu tot felul de absurdităţi despre cari vom mai reveni.

PENTRU AMATORII DE YACHTING

In revista Le Yacht, din luna Noembrie e publicată o scrisoare a unui cititor care e de părere ca yacht-urile să nu mai poarte *nume de femei,* mai ales dacă acele femei ar fi în viaţă.

Pentru motivarea acestei păreri, el deosibeşte 3 cazuri.

In primul caz, bărbatul păstrează şi femeia şi yachtul; desigur nu e nici un motiv pentru a schimba numele yachtului; acest caz însă este prea ideal şi nu se întâlneşte prea des.

In cazul al doilea, se poate întâmpla, că bărbatul se desparte de femeie, însă păstrează yachtul. Atunci e foarte normal ca yachtul să primească alt nume, pentrucă cel vechi ar provoca amintiri neplăcute.

Cazul al treilea este când păstrezi femeia dar te desparţi de yacht (îl vinzi sau etc....) şi-atunci se poate ca

primul proprietar al yachtului să sufere de gelozie văzând că altul e stăpân pe yachtul care poartă numele iubitei lui.

Gândiţi-vă numai la ce-ar putea gândi fostul propietar al yachtului... care ar purta numele soţiei sale de pildă *Tatiana,* când ar auzi pe noul proprietar exclamând : „Vai dragă ! ştii ce bine îmi pare că sunt stăpânul Tatianei tale ? Imi place foarte mult; are o siluetă splendidă şi cu adevărat modernă !...".

Sau alt proprietar nou de yacht zicând celui vechiu : „Imi pare rău că ţi-am dat atâţia bani pentru Mariana, căci are o aparenţă cam butucănoasă şi se mişcă încet".

Cine ar putea deosebi aci că e vorba de yacht sau de purtătoarea numelor arătate ?

Deaceia Francezul propune să se dea yachturilor nume neutre, de pildă nume geografice, sau de peşti sau flori însă în nici un caz nume de femei.

ALIAN GERBAULT ARE IMITATORI

Un alt francez, îndrăsneţ *Jean Louis Bernicot,* a pornit singur într'o călătorie în jurul lumii la bordul unui cuter bermudian de 12 m. lungime.

Plecat la 22 August, din *Carantec* unde fusese construit, *Anahita* a trecut pe la *Madera* şi a ajuns la 11 Decembrie la *Mar del Plata.* — La 23 Decembrie a pornit către Sud, a dublat *Capul Horn* iar în prezent, navigă prin Pacific. — Speră că va ajunge prin August la strâmtoarea *Torres* în nordul Australiei. — Se va mai opri la insulele *Cocos, Reunion, Capul Bunei Speranţe* şi deabia în primăvara anului 1938 se va reîntoarce în Europa.

TONAJUL GLOBAL AL PEROLIERELOR IN CREŞTERE

La 1 Ianuarie 1937 erau în construcţie în diferite şantiere de pe glob, 99 de tancuri totalizând 873.000 tone.

Majoritatea acestor construcţiuni vor intra în serviciu chiar în cursul acestui an aşa că s'ar părea că vor influenţa mult actualele navluri.

Totuşi dacă se are în vedere că în ultimii 5 ani transporturile petroliere au crescut dela 77 milioane tone la 93 milioane, adică cu 16%, pe când tonajul navelor petroliere a crescut dar cu 8% (dela 8.800.000 la 9.500.000 tone), se crede că aceste nave noi nu vor încurca prea mult navlosirile pentrucă piaţa petrolieră are destulă marfă.

Pentru noi durerea cea mare este că din cele 99 de vase în construcţie, *nu este nici unul românesc* deşi desigur 30% din ele vor veni să ne care produsele noastre.

Dece suntem oare aşa de puţin întreprinzători şi nu ne gândim să păstrăm pentru noi venitul cărăuşiei pe care alţi îl folosesc la noi acasă ?

Dece oare marile societăţi de petrol, cari au capital suficient să investească în construcţii de nave, nu-şi pe tancuri proprii ?

Până când oare va mai dura această desinteresare de bunurile cari le pierdem la mare ?

Minunea dela Herăstrău

In numărul festiv s'a văzut în ce a constat minunea dela Herăstrău, marea operă de asanare a lacurilor din jurul Bucureştilor, ale cărei rezultate din punct de vedere nautic sunt de nebănuit.

Pe copertă se poate admira altă minune : vaporul *„Luna Bucureştilor"*, primul vapor ce spintecă apele fermecătorelor lacuri, fiindcă suntem siguri că vor urma şi altele. Construcţie naţională şi locală, e o cinste a industriei româneşti.

Toate felicitările şi toată lauda atât celor cari au conceput asemenea uriaşă lucrare, în frunte cu d. inginer *N. Caranfil,* cât şi a celor cari au desăvârşit-o.

La „Cafè Maritim"

Nu ştiu dacă o ştiţi; este la Constanţa o clădire din piatră veche cu aspect de far părăsit.

Vara când intri înăuntru e pustiu, întunecos şi rece ca o pivniţă; dar iarna când crivăţul şueră aspru, adăposteşte la căldură pe mulţi din acei înfrigurati care vara au admirat plecarea şi sosirea vapoarelor, pe cei care n'au isbutit încă să se îmbarce fraudulos în dorul unei Arcadii ferice, pe mulţi visători fără lucru care vin s'asculte cu nesaţ întâmplări brave sau triste din viaţa marinarilor sau pescari ce nu mai pot locui în barca lor legănaţi de valuri.

Această cafenea e singura uşă ce li se deschide ospitalieră, oferind asistenţă socială tuturor celor ce iubesc marea.

Aci e insula uitării unde îşi pot făuri planuri măreţe, a căror realizare, o risipeşte primele raze calde ale primăverii când caféneaua rămâne iarăş pustie.

Această gloată de pierde vară iubesc cu patimă tot ce este marinăresc şi pentru că nu au nici o meserie propriu zisă, firma cafenelii le dă iluzia că sunt şi ei încadraţi într'o categorie socială de aceia ei spun cu emfază: „adresa mea e la „Cafe Maritim".

EMILIA ARMASU
Avocat S. M. R., Constanţa

† Locot. Comandor Andrei Ion

Sâmbătă 5 Iunie a fost dus la locul de veci un distins şi inimos membru al Ligei Navale, — Lt.-Comandorul *Ioan Andrei,* căpitanul portului Orşova.

Elev al şcoalei copiilor de marină, şcoală care a dat atât marinei militare cât şi comerciale elemente valoroase, încă de pe băncile şcoalei şi pe puntea bricului Mircea şi-a câştigat simpatia şefilor, atât prin sârguinţa sa, cât mai ales prin înaltele-i calităţi sufleteşti.

La absolvirea şcoalei şi terminarea stagiului militar intră în Navigaţia Fluvială Română. In timpul războiului şi-a arătat vrednicia la serviciul transporturilor şi la batalionul marinei.

După război e numit căpitan de port la Orşova, unde prin tactul său reuşeşte a se face iubit de cei din jurul său.

Conştiincios, nu s'a mărginit numai la însărcinările demnităţii ce deţinea, ci sub imboldul neţărmuritei dragoste pentru marină creiază un excelent echipaj de cercetaşi marinari, iar Ligei Navale Române îi dă un neprecupeţit sprijin şi un apreciat aport material şi moral. Activitatea desfăşurată în special de *Ziua apelor* şi *Ziua marinei,* — rezultat al devotamentului de fiecare zi, — a fost elogiată în fiecare din anualele dări de seamă ale L. N. R.

Bun ofiţer, bun camarad, bun prieten, ştia să se impună atât prin bunătatea inimei lui cât şi prin capacitatea sa. Răpus în floarea vârstei, amintirea lui va rămâne în inima tuturor cari l'au cunoscut şi l'au apreciat.

Concursurile Ligei Navale Române

Liga Navală Română, în vederea unei cât mai intense propagande, chiamă în fiecare an tineretul să ia parte, cu prilejul *„zilei apelor“*, la un concurs cu caracter acuatic.

Anul acesta se pune următoarele subiecte:

I.— LITERATURA: *„Viaţa într'o colonie la malul mărei“* fie trăită, fie cum şi-o imaginează cei cari nu au fost la mare.

II.— DESEMN: se va reprezenta una, sau mai multe scene din cartea *„Un marinar povesteşte isprăvi de pe ape“* a d-lui Apostol Culea.

Desenul va fi înconjurat de un chenar cu subiecte de apă, — păsări, animale, vase, etc.

III.— MINIATURI: după modelul publicat în revista *„Marea Noastră“* a Ligei Navale Române, se va construi caravela *„Santa Maria“* a lui Cristofor Columb.

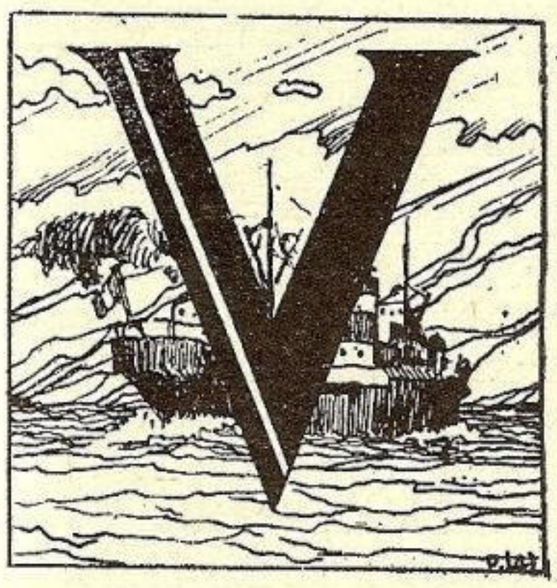
Modelul miniaturii se poate procura dela Centrala L. N. R. în schimbul sumei de 20 lei.

De fiecare gen de lucrare se vor acorda 3 premii şi 7 menţiuni, în excursii sau cărţi.

Lucrările vor fi trimise până la 1 August la sediul Central L. N. R. Pentru cei din Constanţa, miniaturile se vor depune la sediul secţiei L. N. R. (Hotel Carol).

CARAVELA „SANTA MARIA“

Instrucţii pentru construcţia miniaturei



VASELE cu pânză de acum 400—500 ani se numiau caravele. Cu acestea corăbierii de pe acele vremuri făceau călătoriile lor de explorare.

Modelul ce înfăţişăm, reprezintă vasul „Sfânta Maria“ a lui Cristofor Columb, cu care curagiosul corăbier a făcut călătoria spre lumea nouă. Vasul avea o lungime de 23 m. şi o lăţime de 6—7 m. Pentru vremurile noastre, el se prezintă ca o coajă de nucă pe lângă marile transatlantice ce fac drumul între Europa şi America.

Dacă modelul se execută în mărimea dată de noi, vasul va avea o lungime de 43 cm. şi o înălţime de 35 cm.

Pentru ca să putem reuşi pe deplin, se cere multă răbdare, atenţie la tăierea şi încheierea părţilor şi curăţenie.

Inainte de a ne apuca de lucru se cere a ceti cu toată atenţia instrucţiunile ce le dăm mai la vale, fără de care nu vom putea-o scoate la capăt.

Corabia se face din carton subţire de tot. Cu ajutorul unei coale de hârtie plombagină, copiem modelul se bucata de carton. Apoi cu ajutorul unei foarfece coatem fiecare piesă în parte. Pe fiecare piesă să băgăm de seamă să copiem numărul respectiv.

Acum ne putem apuca de lucru, ţinând seama de cele ce urmează:

1. Părţile vor fi tăiate cu deosebită grijă, iar liniile însemnate cu x . . . . . x vor fi sgâriate cu vârful briceagului. Pe locul însemnat cu aceste puncte se va îndoi cartonul.

2. Părţile care se leagă una de alta, au acelaşi număr. Ele se vor lipi una de alta şi se vor fixa la locul ce ni-l indică numărul depe una din ele.

3. Ne apucăm de construit vasul, începând a lipi una de alta părţile însemnate cu 22 a. şi 22 b. După aceia fixăm întăritura longitudinală 1 a, 1 b şi 1 c la baza suprafetei apei. După aceasta veţi lipi la bază părţile împreunate 22 a şi 22 b, le veţi încheia la proră şi la pupă. Incheietura se va lăsa să se întărească cât de bine. In interiorul corpului vasului se vor face toate întăriturile, prin lipiri, în locurile ce ne sunt arătate la fiecare parte.

4. Pupa vasului (partea dinapoi) va fi încheiată prin cele trei părţi 12.

5. Planşeul inferior al punţii însemnat cu 42 (în care se va tăia cercul 27 pentru catarg) va fi lipit cu ajutorul întăriturilor.

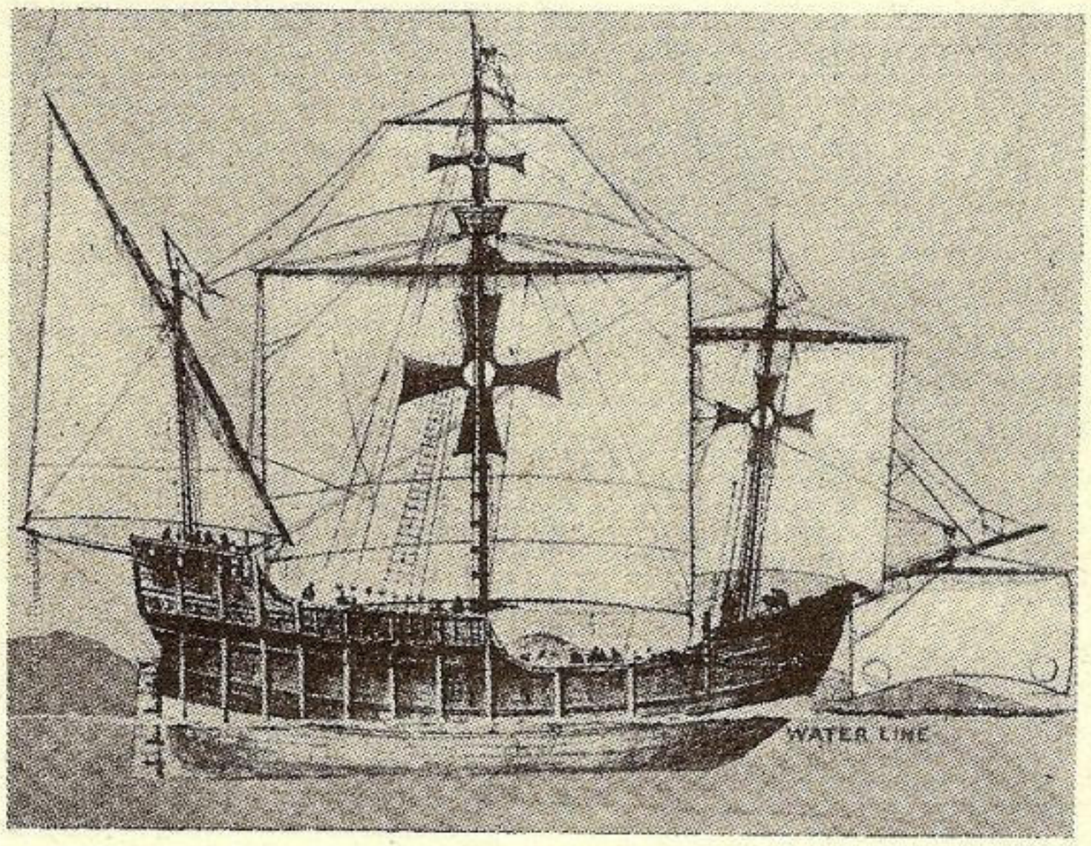
6. Pe partea 42 vine apoi partea numerotată cu 16.

7. Partea 2 d va fi lipită la pupa vasului, la locul corespunzător. Pe partea 2 d se află şi partea numerotată cu 18.

8. Luaţi partea 9 a şi o lipiţi de partea 2 d despre care s'a vorbit mai sus. Se aplică după aceasta puntea superioară însemnată cu 8. Pe această punte se fixează apoi şi balustrada însemnală cu 12.

9. Din părţile 40 a, b, c şi d se fac trepte, cari duc la partea superioară a navei.

10. In partea dinapoi a vasului se fixează partea însemnată cu 15.



Caravela „Santa Maria a lui Columb

11. Catargul principal 27 care a fost mai dinainte făcut prin lipire, va fi pus în mijlocul vasului. Pe catarg se va fixa şi gabie însemnată cu 31. In gabia, vine fixat vârful catargului 32 şi un mic drapel.

12. Se pot fixa acum şi cele trei catarguri 28, 29 şi 50, la locurile respective. Montarea pânzelor şi a echipamentului se poate vedea foarte bine în fotografia modelului.

13. Părţile mai mici, ca barca de salvare, tunurile, ancora, echipajul, etc., vor fi fixate fiecare la locul său.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din Tară

STAŢIUNEA SPORTIVĂ NAUTICĂ MAMAIA

Societatea Salvamar care între preocupări are, alături de Liga Navală, şi răspândirea sporturilor nautice, a creiat la Mamaia o staţie sportivă în care publicul doritor poate să se iniţieze şi să se antreneze la toate sporturile nautice, pe lacul Suit Ghiol.

Şcoala e condusă de maestrul de înot Spânu şi amatorii pot urma :

Cursuri de gimnastică, 20 lei, şedinţa, 150 lei 10 şedinţe.

Innot 40 lei şedinţa, 300 lei 10 şedinţe.

Velatură 60 lei şedinţa, 500 lei 10 şedinţe.

Canotaj 50 lei şedinţa, 400 lei 10 şedinţe.

Amatorii pot găsi de asemenea bărci cu rame şi vele, cari se închiriază cu ora, — iar proprietarii de imbarcaţiuni şi le pot gara în hangare speciale cu o chirie foarte mică.

Membrii Salvamarului, ai L. N. R., ai Federaţiei sporturilor Nautic, ai I. M. E. F. şi S. C. R. se bucură de o reducere de 50%.

UN NOU VAPOR ROMÂNESC

Vaporaşul „La Dryade" proprietatea societăţii S. A. R. O. T. a sosit în ţară venind dela Marsilia.

In unele din numerile trecute anunţam constituirea societăţei S. A. R. O. T. şi mulţumirea noastră că acest vaporaş yacht va umple cât de cât un mare gol în navigaţia de plăcere în lungul litoralului şi chiar în transportul pasagerilor între Constanţa şi staţiunile balneare de pe litoral..

Suntem în măsură să oferim câteva date asupra acestui vaporaş construit de societatea *Sociètè des Bains de Mer* din Monte Carlo în şantierele Thornycroft (Anglia).

A fost lansat în Aprilie 1935, cu alte cuvinte deabia a împlinit 2 ani de viaţă, aşa că are timp de trăit încă mulţi ani înainte.

Are tonaj net, 102 tone, lungime 31 m., lăţime 7 m., pescaj 1,60 m.; propulsiunea e dată de 2 motoare Diesel-Thornycroft de 110 C. V., cari dau o viteză maximă de 13 noduri şi economică, de 10,7 noduri.

Inainte de a pleca din Marsilia, nava a fost într'un şantier pentru a i se face unele modificări cerute de nouii proprietari; în prezent nava are următoarele încăperi: la prova are o cabină mare cu 10 paturi şi un salon cu câte o canapea nî fiecare bord, iar la pupă are 5 cabine cu tot confortul obişnuit la bord.

Comanda Yachtului este descoperită.

Manevra motoarelor se face direct dela comandă prin intermediul unui telegraf accelerator şi a două butoane cari comandă electric 2 compresoare cari acţionează angrenarea sau dezangrenarea axelor motoare pe arborii elicelor.

Are cârmă compensată şi transmisiunea este flexibilă.

Nava are şi o instalaţie de radiotelegrafie care-i permite să menţie legătura cu staţiile de T. F. S. române de coastă, atunci când va fi în mare.

„*La Dryade*" după vechiul ei nume, care se pare că va fi schimbat, ţine bine marea, ruliul este mult micşorat de 2 chile de ruliu laterale.

In dimineata zilei de 24 Martie a. c. la Monaco în prezenta D-lui Eduard Mirto, din partea societăţei, a consulului Român şi a autorităţilor portului, s'a ridicat pentru prima dată pavilionul românesc la pupa navei. In aceiaşi zi echipajul francez a fost debarcat şi înlocuit în întregime cu personalul românesc.

In spiritul noei legi de organizare a Ministerului Aerului şi Marinei şi pentru ca primul drum din Franţa spre noua patrie să fie făcut în condiţiuni cât se poate de bune, primul personal românesc al navei a fost detaşat din Marina Regală. Astfel marinarii noştrii au avut încă un prilej de a arăta frumoasele aptitudini şi cunoştinţe ale celor cari fac parte din Marina Regală.

Compunerea echipajului navei a fost următoarea :

Comandant, Locot Comandor Diaconescu Paul — Secund, Locot. Isbăşescu Gh. — Şef mecanic, Maestrul militar cl. I-a Dungher Rudolf — şef timonier, Maestru militar cls. III-a Mazilu Nicolae — Telegrafist, Submaestrul militar cls. I-a Botez Anton, la care se mai adaogă câtiva marinari de punte şi mecanici motorişti.

„*La Dryade*" a plecat spre ţară chiar în aceiaşi zi având la bord şi pe D-l Eduard Mirto, fost ministru. In timpul acestei călătorii au făcut escale la *Genova, Spezzia, Portoferraio, Civitavecchia, Fiumicino, Napoli, Messina, Cretone, Corfu, Patras, Calamaki, Pireu, Istambul şi Balcic.*

La Constanţa a intrat în după amiaza zilei de 28 Aprilie a. c.

Sosirea Iachtului a fost salutată de reprezentanţii Y. C. R. R. şi L. N. R.

„*La Dryade*" va rămâne câtva timp în Constanţa pentru a complecta inventarul aşa ca în cel mai scurt timp să poată fi utilizată pentru scopul societăţii.

Din Străinătate

ANGLIA

In ultimul timp, consumul de cărbuni a crescut mult la navele flotei de răsboi.

In special acest consum este mai mare la navele auxiliare, chalutiere, şalupe cu vapori şi remorchere.

Introducerea combustibilului lichid în locul cărbunilor e o chestiune pe care se pare că Englezii nu o vor generaliza, cu toate avantajele ce le oferă combustibilul lichid.

Marele desavantaj însă e faptul că în Anglia nu se găsesc decât *cărbuni;* zăcămintele de petrol sunt prea peste multe ţări, aşa că pentru asigurarea mişcărei navelor flotei şi în timp de răsboi, ar trebui să se facă imense rezerve de petrol prin toate bazele navale, fapt care nu se poate realiza decât în foarte mică măsură.

Deaceia unul dintre amiralii de seamă ai Angliei studiind această chestiune a spus că: „însuşirea principală a unui om de război este să reuşească a obţine o combinaţie de *petrol şi cărbuni,* care să servească drept combustibil vasului de răsboi".

Vedem că se preconizează un amestec în care cărbunele îşi are aportul său important. Sistemul acesta va avea o mare valoare economică cât şi strategică pentru amiralitate.

☐ Vechea navă britanică *H. M. S. Conway,* cu 2 punţi, lansată în 1836 a servit ca navă şcoală până la 1876. Dela acea dată până în prezent a servit ca ponton-cazarmă-şcoală la *Rock Ferry* din *Birknhead* pentru *Mercantile Marine, Association.*

Anul acesta i se vor face reparaţii radicale mai ales în ce priveste confortul.

H. M. S. Conway, înainte de a fi navă şcoală se numea *Nile* şi a luat parte în Baltica la războiul în contra Rusiei.

☐ Fratele transatlanticului *Queen Mary,* cel care deocamdată se numeşte „*N. 552*", este în curs de construcţie. Inginerii navali speră să facă lansarea navei în primăvara viitoare în timpul celor mai mari maree.

După lansare, va mai sta în șantier încă vreo 18 luni pentru diferite lucrări și instalații. E probabil că tonajul acestuia va întrece cele 80.773 tone ale lui *Queen Mary*.

☐ In Anglia, situația financiară a marilor societăți de navigație este foarte frumoasă.

Astfel compania *Ellerman Lines*, are un beneficiu net care i-a permis să amortizeze 450.000 lire; după achitarea dividendelor acțiunilor a mai rămas un report de 67969 lire, care adăogat la reportul anilor trecuți dă un total impresionant de 1.843.862 lire.

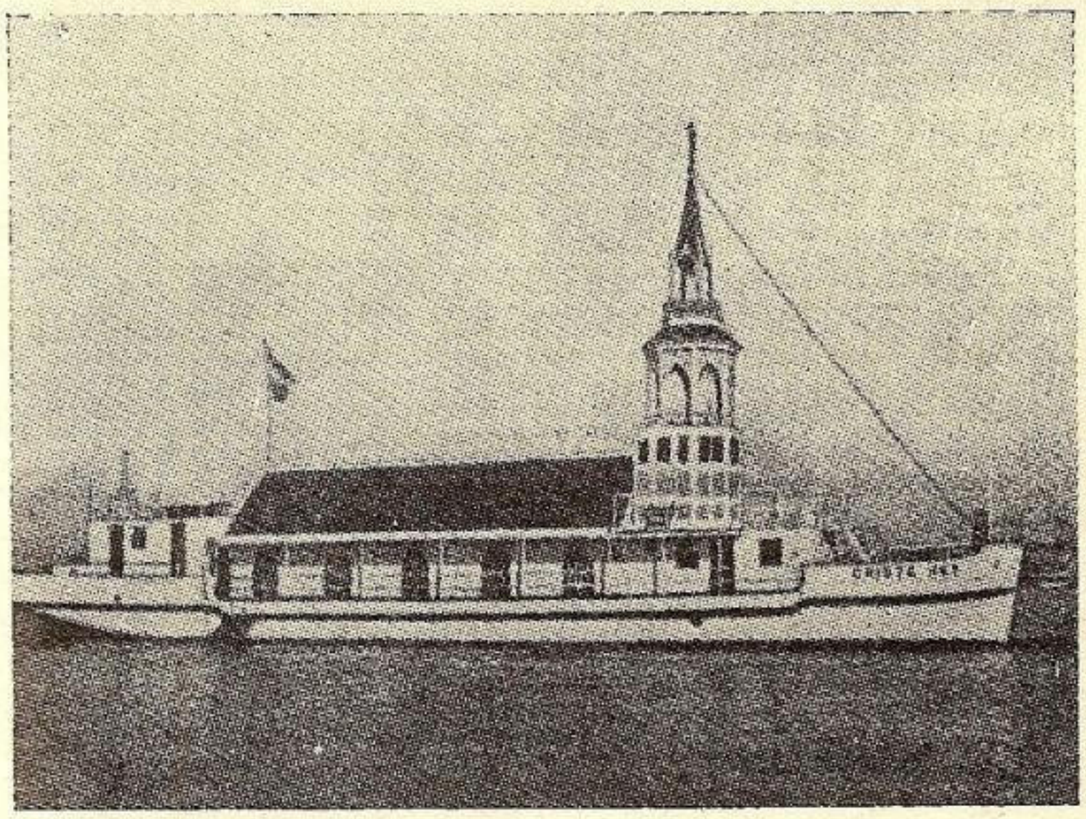
Reservele acestei societăți sunt de 3.500.000 lire.

Altă mare societate, *Peninsular & Oriental Steam Navigation*, — sau mai pe scurt *P. & O.*, a avut un beneficiu net de 328.910 lire, la care se adaogă reportul de 158.884 lire. — Acționarii vor primi un dividend de 4% iar restul de 152.095 lire vor fi reportate din nou.

P. & O. la data încheerei acestui bilanț, avea o flotă de 33 vapoare totalizând 407.500 tone.

ARGENTINA

☐ *Vapor-Biserică.* — De mult aveam cunoștință că marinarii în dragostea lor către Cel de Sus au rezervat uneori încăperi întregi pe cari le-au amenajat în capele pe navele lor. In privința aceasta Rușii excelau, căci pe vasele cele mai mari de război aveau o adevărată bisericuță cu numeroase icoane și candele precum și cel puțin un preot.



Biserica flotantă

Acuma pe unele din marile transatlantice credincioșii de diferite rituri au reservate săli pentru rugăciune având uneori și altarul respectiv.

Din Argentina ne vine știrea că s'a terminat construcția unui *vapor-biserică* sau *biserică-flotantă* mobilă.

De data aceasta, scopul acestei *biserici plutioare* nu este de a servi credincioșilor cari ar călători cu acel vapor, ci pentru a prilejui și credincioșilor din cele mai îndepărtate locuri brăzdate de marele fluciu argentinian, să se închine Domnului într'o biserică adevărată. Prin acele locuri este mare lipsă de biserici. In restul săptămânii acest vapor va servi și ca școală primară.

Caracteristicile acestui vapor ingenios sunt: lungime 34 m., lățime 6,17, pescaj 1.50 m., deplasament 180 tone. Suprastructura și turnul înalt de 9 m., sunt sudate electric. In interiorul bisericii, pereții sunt de metal tencuit cu ciment așa ca asemănarea cu bisericile dela uscat să fie mai mare.

Are 2 motoare Diesel cu care se poate deplasa din loc în loc cu viteza de 6,5 noduri. Numele acestui vapor este *„Cristo Rey"*.

☐ La *Buenos-Aires* a sosit în călătorie de studii nava școală a Marinei Brasiliane fregata *„Almirante Saldanha"*. Este un minunat „clipper" cu 4 catarge, având 2500 m² suprafață de vele. Deplasamentul e de 3378 tone, are lungime 93 metri, lățime 13 m. pescaj 5,94 m.

Nava e înzestrată și cu un motor Diesel de 1400 H. P. care-i poate da 12 noduri viteză; poate lua la bord 300 tone combustibil care-i asigură o rază de acțiune de 12.000 mile.

A fost construit în Anglia în șantierele Vikers-Armstrong în 1933 și a costat *314.500 lire sterline*. Mai are tot felul de instalații necesare funcționării școalei de ofițeri la bord.

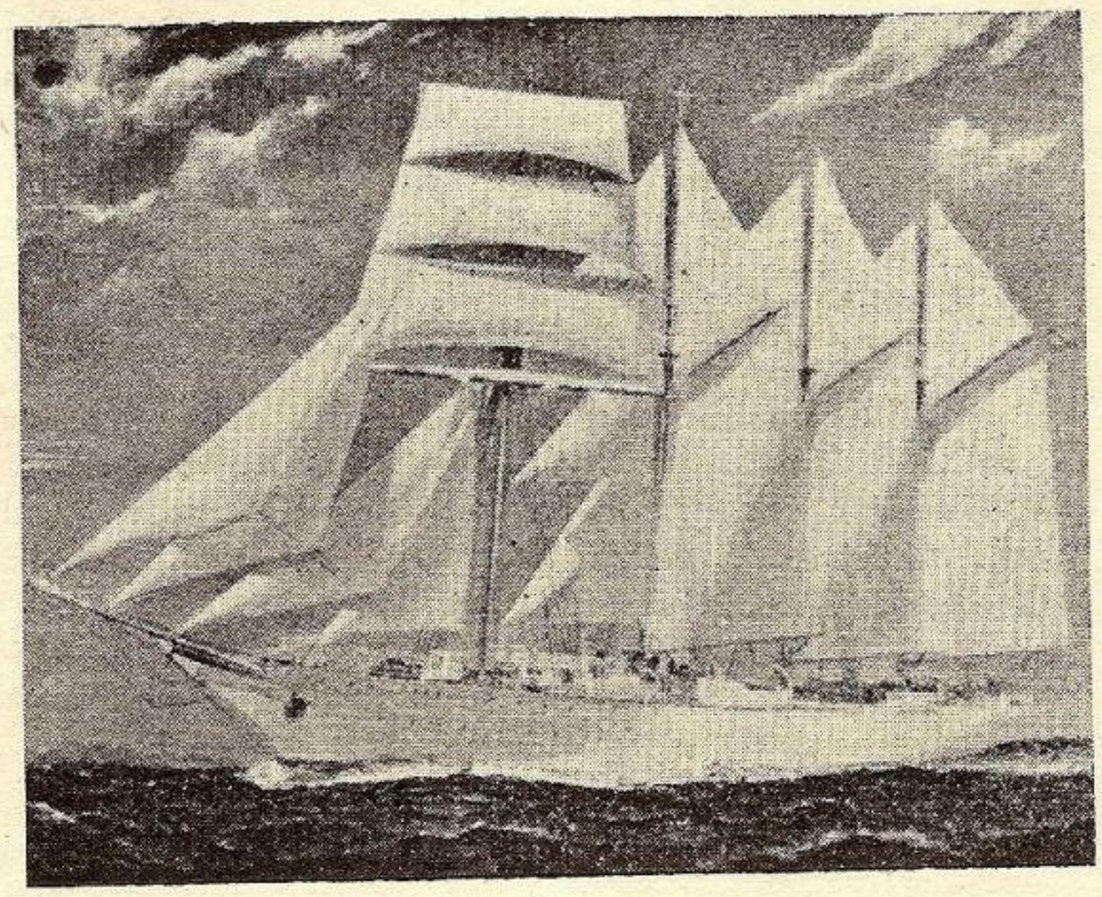
BELGIA

☐ *Centenar.* — Școala de Navigație din *Anvers* a sărbătorit anul acesta a suta aniversare.

La această sărbătorire au luat parte numeroși foști elevi ai școalei și importante personalități.

☐ *Călătoria navei școală.* — Nava școală Belgiană, *Mercator* a plecat cu elevii în călătorie spre *Capetown*. Până acolo va atinge *Madera, Rio de Oro, Cap Verde, Fernando-Po, Insula Sf. Elena,* (unde a murit Napoleon), *Lobito-bay* (Anglia) și *Capul Bunei Speranțe*.

Din statul major al navei face parte și Doctorul Zaslawsky care va întreprinde și anumite studii științifice pentru care museul de istorie naturală din Bruxelles i-a pus la dispoziție numeroase aparate pentru explorarea submarină.



Nava școală braziliană „Almirante Saldanha"

In cursul lunei Mai, nava trebue să se întoarcă în patrie, de unde spre sfârșitul lunei va trebui să plece în altă călătorie proectată în Canada.

FRANȚA

☐ Din cauza crizei maritime produsă în mare măsură de grevele marinarilor, s'a întâmplat ca în Decembrie trecut un vapor norvegian *Korsfjord*, să fie chemat pentru a duce dela *Calais* la *St. Nazaire*, o încărcătură de 2130 tone cărbuni. Pentru Francezi este o rușine destul de mare care numai are nevoe de alt comentariu.

Cu durere vedem că și la noi încă nu știm pentru câtă vreme, tot navele sub pavilion străin sunt cele cari chiar în mod destul de regulat fac legătură între porturile noastre maritime.

Să sperăm că nu va mai dăinui mult această calamitate.

☐ In conformitate cu programul de realizări, pe coasta algeriană sunt în curs de instalare pentru radio-faruri, și anume la *Cap Caxine, Cap Bugaroni, Cap de l'Aiguille* și *Cap Matifou*.

☐ Noul program naval discutat de Consiliul superior al Marinei, va fi eșalonat pe 6 ani. Suma tuturor construcțiilor prevăzute în acest program se ridică la peste *12 miliarde frs.*

Având în vedere că se prevede construirea a 39 unități, va

trebui să se depună şi o lege pentru mărirea efectivelor de marinari necesari pentru complectarea echipajelor.

Programul prevede construirea a 5 chiurasate de câte 35.000 tone deplasament, 2 nave portavion, 10 crucişetoare de 8000 tone, torpiloare şi submarine.

GERMANIA

☐ In ţara aceasta a invenţiunilor practice, Biroul de Invenţiuni, a primit o cerere de brevet pentru o invenţiune care *„pe viitor va feri navele de coliziuni pe timp de ceaţă"*.

Pentru aceasta, navele vor fi stropite cu o substanţă care ar degaja un miros puternic, care ar permite conducătorilor navelor să-şi dea seama de apropierea unei alte nave, numai după parfumul care l'ar răspândi.

Până aci... nu prea e ceva clar... invenţia pare cam neguroasă şi nu prea *miroase* a reuşită.

☐ In Germania, pentru desvoltarea ideilor de *mare* şi *marinărie* în masa poporului se recurge la tot felul de soluţii pentru realizarea cărora se fac uneori cheltueli destul de mari avându-se în vedere minunatele rezultate ce se scontează.

Astfel aflăm că s'au pus trenuri speciale cari pleacă pline cu cetăţeni din toată ţara spre câte unul din porturile dela marea Baltică sau marea Nordului; acolo toţi au minunatul prilej să ia contact direct cu *oamenii de mare* şi *sculele lor,* deoarece toate navele din port sunt la dispoziţia vizitatorilor.

Acest sistem a fost utilizat cu destulă reuşită şi în Franţa cu prilejul acelor mari săptămâni organizate de Liga Navală Franceză prin porturile Mediteranei şi Atlanticului.

☐ In Februarie a fost lansat la Hamburg un nou crucişător de 10.000 tone botezat „Amiral Hipper" după numele ilustrului amiral care a luat parte în timpul războiului mondial la marea luptă navală dela Yutland, fiind Comandant al escadrei de crucişătoare de bătălie.

Acest crucişător este primul din grupul celor 6 prevăzute în programul de construcţii pentru anii 1935/936.

A fost lucrat aproape în întregime utilizându-se sudura electrică.

Armamentul principal e compus din 8 tunuri de 208 mm. calibru.

ITALIA

☐ *Modernizarea portului Assab.* — Italienii nu vor să mai fie multă vreme tributari portului francez *Djibouti,* deaceia Abisinia va avea un port italian înzestrat cu tot utilajul modern. In 3 ani marile lucrări dela *Assab,* trebue să fie terminate căci marea colonie italiană, are nevoe de o respiraţie activă la mare printr'un plămân italian.

☐ După reorganizarea societăţilor, de navigaţie noile companii şi-au aranjat astfel liniile de navigaţie.

Societatea Italia are linia Americei de Nord, linia Americei de Sud ,linia Pacificului şi a Canadei.

Lloydul Triestin are mai multe linii pentru Africa orientală la Massaua, Djibuti sau Mogadiscio. Altă linie importantă leagă Italia de Shangai, trecând prin India şi Indo-China. Altă linie are pentru Congo-Belgian.

Societatea Adriatica are liniile Levantului şi Mării Negre şi anume pentru linia Adriatica-Dunăre e destinată motonava *Caldea* iar pentru Adriatica-Marea Neagră, motonava *Cilicia.*

Societatea Fiumana, nou înfiinţată va avea liniile Adriaticei.

Societatea Tirrenia are toate liniile mării cu acelaş nume şi cele care leagă Italia de coloniile ei din Nordul Africei.

Noutatea cea mare este *linia Nord-Europa* pe care vor fi puse în cursă 11 motonave de 5000 tone deplasament cu viteză de 16 noduri. cari vor avea cap de linie la *Goteborg.*

☐ Marina italiană de război e aproape egală cu acea franceză. Astfel Franţa şi Italia au azi un număr egal de crucişetoare de 10.000 tone, crucişetoare de 5000-8000 tone, contratorpiloare şi submarine.

Totuşi Franţa, este superioară în tonaj la clasa contratorpiloarelor cari pe lângă deplasament superior au şi artilerie de mai mare calibru ca unităţile corespunzătoare italiene.

JAPONIA

Construcţii noi. — In şantierele ninpone sunt în lucru 2 chiurasate de câte 35.000 tone, un port-avion, şi un număr necunoscut de submarine şi distrugătoare.

NORVEGIA

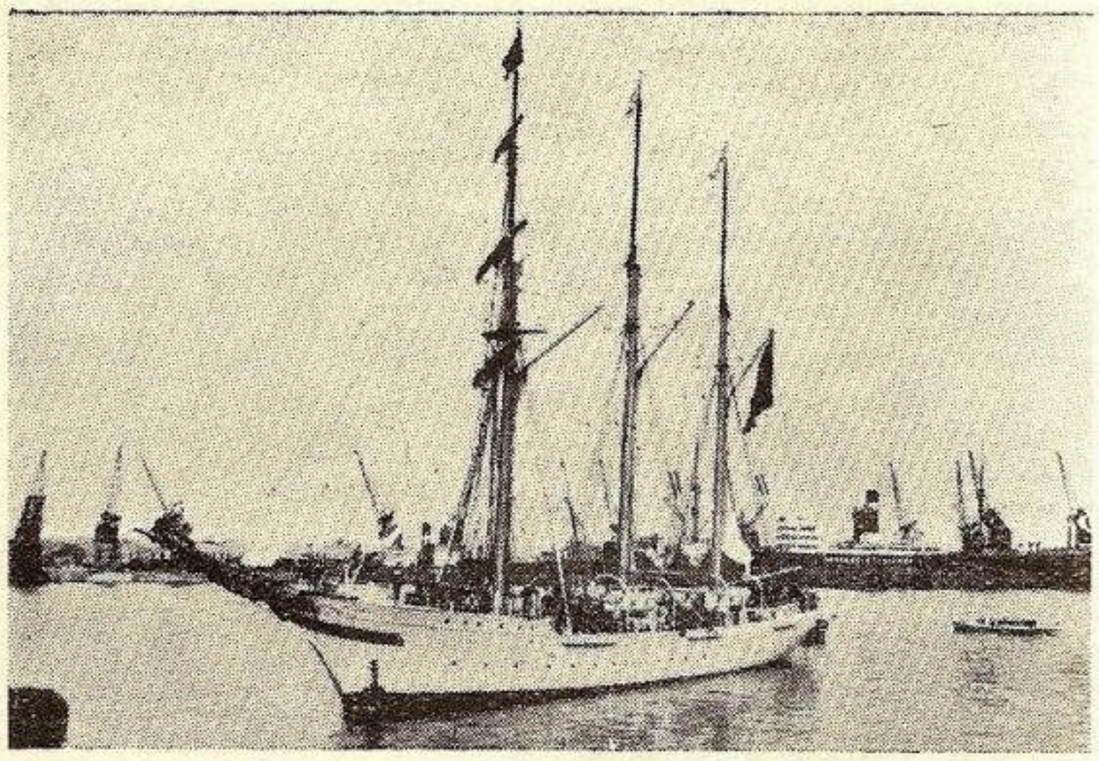
☐ *Şomajul flotei de comerţ dispare.*

In ultimii ani de criză, şi flota de comerţ a acestei ţări a suferit, fiind în mare parte desarmată prin porturile de reşedinţă.

Odată ce flotele tuturor ţărilor au reuşit să învingă criza transporturilor maritime dând de lucru vapoarelor cari începuseră să prindă rădăcini prin porturi, Norvegia, printre cele dintâi, a redus la un număr foarte mic, numărul vapoarelor nearmate.

Astfel la 1 Martie 1932 Norvegia avea 1.600.000 tone de nave desarmate pe când la 1 Decembrie 1936 procentul navelor desarmate atinge abia 0,5% din tonajul total al flotei, adică, mai precis, la această dată avea numai 15 nave desarmate cu un total de 25.310 tone.

Socotim că în situaţia aceasta, Norvegia este o ţară în care nu se va mai şti în curând ce este şomajul navelor lor.



Nava şcoală belgiană „Mercator"

OLANDA

☐ *Descărcare-record.*

La Rotterdam, în Decembrie, a sosit vaporul norvegian *Tampa* cu 6400 tone grâu.

Descărcarea a început dimineţa iar către seară vaporul era gata descărcat de întreaga încărcătură.

POLONIA

☐ In cursul primelor trei trimestre ale anului trecut, porturile poloneze au avut un trafic cu mult mai mare ca cel din anul trecut.

Astfel faţă de cele 9.207.000 tone din 1935, în 1936, traficul e mai mare cu 176.000 tone.

In special *Gdynia* a trecut dela 5.516.000 tone la 5.552.000 tone iar *Danzig* dela 3.610.000 tone la 3.832.000 tone.

☐ La *Gdynia* s'a înfiinţat o zonă liberă care se pare că va mări şi mai mult prosperitatea economică şi activitatea maritimă de până acum.

STATELE UNITE

☐ La serbările dela Anvers (Belgia) din toamna trecută, Statele Unite a trimes canoniera (gunboat) ERIE. Este o navă interesantă, de 2000 tone deplasament lungime 100 m. lăţime 12.50 m. pescaj 3,50 m. şi are, 2 turbine cu angrenaje de 3100 H. P. cari pot da o viteză de 20 noduri.

Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas = şcoala „Mircea'

Spre a se vedea dragostea faţă de subscripţia noastră, redăm următoarele rânduri, din care reese patriotismul pe care apostolii neamului îl înfăţişează tinerelor generaţii :

DOMNULE COMANDOR,

Răspunzând la adresa Dvs. nr. 998 din 12 Maiu 1937, am onoarea a vă comunica că suma de 250 lei, ce vi s'a trimis, e contribuţia şcoalei noastre pentru înlocuirea vechiului vas-şcoală *„Bricul Mircea"* cu altul nou şi a rezultat din contribuţia benevolă a sătenilor la o şezătoare organizată — din iniţiativa subsemnatului — cu şcolarii noştrii, cu care ocazie am conferenţiat despre : *Rolul armei aero-chimice şi marine în războiul de mâine".*

Această sumă a fost trimisă de noi filialei A. R. P. A. din Deva pentru ridicarea unui monument *maiorului aviator Pantazi,* căzut în Polonia, ce se va ridica pe câmpul şcoalei de planoare din Deva.

Mă gândesc, cu această ocazie ce s'ar putea realiza pentru Marină şi Hidroaviaţia noastră, ce în viitorul războiului sunt sortite să meargă mână în mână, când — din Inalt Ordin, zecile de mii de şcoale de toate categoriile, din întreaga ţară, cu ocazia serbării de fine de an, ar apela la contribuţia generoasă a publicului nostru, înfiinţându-se până atunci şi comitete judeţene ale L. N. R. : *Unul sau două vase (vapoare) de pescuit, pontoane, bărci cu motor — prin toate oraşele de pe malul râurilor mai mari sau mai mici — canalizări, dragări şi o vastă reţea de canaluri cari să lege toate râurile noaste în măsură de a deveni navigabile, hidroscale, şcoli de specialitate, filme, un timbru marin — care să se aplice pe biletele dela bărcile din diferitele bazinuri ale oraşelor ţării, monopolul autorizaţiilor vaselor plutitoare, revista L. N. R. care să se trimită, pe un preţ derizoriu, tuturor şcoalelor din ţară şi câte altele, — ar putea face din Marina Noastră o forţă de temut şi un adevărat scut în vremuri de restriste ,iar din apele ţării, apele noastre şi din*

Spor la muncă, pentru binele Neamului nostru şi Izbândă ! Vă *Marea Neagră, Marea Noastră.*
urează un umil luminător din Munţii Apuseni.

Cu simţiri de respectuos şi mare devotament

Invăţător Director (ss) *Victor St. Milea*
Şcoala Primară Hondol — jud. Hunedoara

Petre S. Neagu, Bucureşti	100
Profesorii, funcţionarii civili şi subofiţerii Şcalei Preg. de of. din Bucureşti	800
Gimnaz. „Alex. cel Bun", Iaşi	326
Liceul particular bulgar din Silistra	210
Gh. Gheorghiu, Bucureşti	25
Liceul „Aron Pumnul" din Cernăuţi	355
Divizia IX-a din Constanţa (d. general Ciupercă, 30, Ofiţerii Diviziei 730, Sub-ofiţerii 155 şi funcţionarii civili 70 lei) ; total	1.255
Personalul Soc. „Steaua Română" din Constanţa, pe listele nr. 594 şi 595 încredinţate d-lui dir. C. Constantinescu	2.920
Primăria oraşului Miercurea Ciuc (listele nr. 1.101 şi 1.102)	457
Liceul „Pr. Carol" din Tulcea, după cum urmează : cl. I-a 191, cl. II-a 62, cl. III-a 86, cl. IV-a 73, cl. V-a 192, cl. VI-a 108, cl. VII-a 40, cl. VIII-a 34, corpul profesoral 590 ; total	1.376
Lt. col. pensionar Pop Corneliu, împreună cu soţia sa din T.-Severin	100
Amelia R. din Brăila	76
Pe lista de subscripţie nr. 73 încredinţată d-lui căpit. c-dor Bardescu Al. s'a subscris suma de 5.210 lei de către :	
Ing. Al. Brătulescu	500
Vas. Black	1.000
Artec s.a a. Timişoara	400
Komaryt & Meder	600
Colonel Mora	100
Technomarina	500
Ing. Hasan	100
Susy Hasan	100
Ing. Gh. Creţu	500
Fraţii Polak	500
Soc. Concordia (petrol)	1.000
Luhomir D. Popovici pensionar Bucureşti	40
Mioara Mihalcea, dir. gimnaz. de fete din Roşiorii de Vede	100
Comandantul vap. „Pr. Barbu Ştirbey" d-l G. Raicovici	500
Echipajul aceluiaşi vapor	220
Gimnaz. „Latcu Vodă" din Siret (Bucovina)	389
D-na Maria col. Istrate, Bucureşti	300
Dela *Asociaţia Fiilor României* din America s'a primit suma de 1.310 lei, împreună cu o scrisoare semnată de d-l Basil Alexander în care spune :	
„Am văzut în ziarul „UNIVERSUL" *că Liga Navală Română a lansat liste de subscripţie pentru înlocuirea bricului* „MIRCEA" *cu un vas nou.*	
„Faţă de o iniţiativă atât de lăudabilă nu putem, nici noi cei de aci, din depărtări, să rămânem cu mâinile în sân, mai cu seamă că suntem şi tentaţi de lozinca atât de frumoasă care Liga şi-a ales : CÂT DE PUŢIN, DAR DELA TOŢI.	
„In ultima noastră şedinţă, s'a propus şi aprobat ca SONS OF ROUMANIA ASSOCIATION *500, — în plus au subscris individual următorii :*	
Basil Alexander ,preşedinte	135
Ilie G. Florescu, vice-preşedinte	135
William Brebenel, secretar	135
Dirijorul Cornel Codolban, membru în comitet	270
Pictorul Jean Paleologue, membru	135
Deasemenea Micul Cercetaş din Constanţa Berezovschi, trimite lei, cu următoarea menţiune pe cuponul mandatului : *„Din economiile mele, trimit 100 lei pentru bricul* „MIRCEA" *pe care a-şi vrea să învăţ şi eu marinăria"*	100
Ing. Popescu Stoian, dir. gimnaz. industr. din Turda	50
Agenţia N. F. R. Cernavodă (lista nr. 310)	160
Primăria municipiului Arad (listele nr. 942-43)	730
General Manolescu C. din Craiova	400
Gr. Trancu-Iaşi	200
Lic. comerc. „Iuliu Valaori" din Cernăuţi	100
Cocriţa Vasiliu-Bucureşti	5.000
Elevii şc. primare nr. 1 din Silistra (cl. I-a 50, cl. II-a 30, cl. III-a 44, cl. IV-a 46, cl. V-a 30 lei) ; total lei	200
Lic. de fete ,Carmen Sylva" din Bucureşti	1.053
Profesorii gimnaz. din Giurgiu	130
Primăria Orhehi (listele 1125-26)	358
Ultima rată din solda pe o zi subscrisă de ofiţerii, maşetri şi subofiţ. din Apărarea Fixă Fluvială	2.933
Agenţia N F. R. din T. Severin (lista nr. 302)	190
Prefectura, Jud. Roman	5.000
Prin lista nr. 20 încredinţată d-lui Al. Naghi din Târgovişte, au mai subscris :	
D-l avocat Al. Filloreanu	500
D-na Despina Tomescu	100
I .Dimitriu	50
I. Haimovici	100
Sandu Teodorescu	40
Nicu Grigorescu	60
M. Pavelescu (Mociorniţa)	200
Magazinul „Câinele Negru"	100
Pascu Ionescu	50
V. Dumitrescu	40
Z. G. Segall din Iaşi	100
Gr. Cefălan, Colan-Dâmboviţa	40
Victor Pimper-Bucureşti	100
Serg. Instr. Zamfir C-tin, Văcăreşti-Dâmboviţa	40
Precum şi 41 de săteni din Comuna Aninoasa jud. Dâmboviţa cari au donat prin d-l Perceptor Constantinescu, suma globală de lei	370
Maeştrii militari de marină din Constanţa, rest din solda pe o zi subscrisă	9.568
Din Bucureşti au subscris următorii:	
D-na şi d-l dr. Paulian	1.000
Al. Herter	500
C-dor Herter	1.000
Dr. C. Fortunescu	300
N. Florescu, elev	20
Dr. Th. Athanasiu	100
Dr. V. Paulian	100
D-na M. Ioanid	100
Dr. D-tru Ghimeş	100
Angela B.	100
I. Condurachi	100
D. Z. Furnică	100
Amelia Rossi	100
M. O. B.	50
N. Z.	500
N. Nicolau	200
E. Ch.	50
Lupaşcu	100
Colonel Chihliman	100
Nicolae Câmpeanu	20
Titu oIanid din Bucureşti	100
Liceul ind. „Protopopul Th. Economu", Bucureşi	360
Premilitarii subcentrul 16 municip.	83
Şc. de menaj „Maria Filipescu" Bucureşti	640
Gimnaz. mixt. din Cotiugenii-Mari (Soroca) : (cl. I-a 63, cl. II-a 30, cl. III-a 39, cl. IV-a 25, corpul profesoral 194 lei) ; total lei	351

„Palas" S .A .R. pentru industr. şi comerçtul petrolului	200
Pers. Soc. „Steaua Română", din Constanţa	1.315
Ofiţerii bat. III/2 grăniceri din Constanţa	130
Gimnaz. ind. de băeţi din R. Sărat	195
Maleoglu Gh. din Agenţia S. M. E. Istambul	2.000
Personalul agenţiei S. M. R. Pireu: (C. Gh. Constantinide 1.000, Gh. Athanasescu 500, S. Cariofili 200, Gh. Zamboglan 200, A. Klara 200, Anghelopol 100, Gh. Ciupi 200 lei) ; total lei	2.400
Personalul agenţiei S. M. R. din Alexandria : (Tinc Gr. 500, Făgărăşanu C. 300 şi Ghehrekyde Al. 200) ; total lei	1.000
Pers. din dir. g-ral S. M. R.	1.777
Corpul Prof. al şc. norm. de fete din Gherla	300
Dr. A. Nastu, circum. Frăsinet (Vlaşca)	100
Lic. de fete din Slatina : (cl. I-a 180, cl. II-a 86, cl. III-a 25, cl. IV-a 87, cl. V-a 85, cl. VI-a 30, cl. VII-a 22 şi corpul profesoral 290 lei) ; total lei	805
Gimnaz. de fete din Năsăud : (cl. I-a 170, cl. II-a 90, cl. III-a 40, cl. IV-a 20 lei) ; total lei	320
Personalul prefecturei Ismail	380
Sătenii com. Hondoc (Hunedoara) au colectat prin d-l Victor Milea, dir. şc. prim. de stat din localitate lei	250
Corpul prof. al gimnaz. comerc. din Vaslui	500
Gimnaz. ind. din Huşi	140
Prin lista nr. 313, încredinţată ag. N. F. R. din Galaţi, au subscris:	
Sucursala Intercontinentalei Maritime	300
Evripides C. Zamanoudis S. C. S.	100
„Unitas" soc. în nume colectiv	100
B. H. Brudersihn	100
Fraţii Georgudi & Co.	100
Suliman Siegler & Fii	100
Const. G. Petrides	100
Ionel Alexiu	100
Gher D. Theophilatos	40
Olimpia	20
Pe lista nr. 268, încredinţată ag. N. F. R. Sulina, s'a colectat de către 19 persoane suma de lei	600
Banca Naţională a României	500.000
Primăria municipiului Timişoara	5.000

S'a primit din partea d-lui Duqué, Directorul Soc. Concordia din Ploeşti 2 liste de subscripţie ce i-au fost încredinţate, împreună cu suma de 14.105 lei însoţite de următoarele rânduri : *„Trimit rezultatul subscripţiei personalului Direcţiunei Technice a Soc. „CONCORDIA" Ploeşti.*

„Dacă suma nu este suficientă ca să se facă un vas întreg, sper totuşi că va fi suficientă pentru baterea unei table solide în flancul vasului, care se va construi desigur graţie stăruinţei influenţei şi mai cu seamă sufletului conducătorilor L. N. R.

„In tot cazul, noi am dat cu toată plăcerea şi în numele tuturor urez succes deplin în atingerea scopului urmărit".

Asoc. propr. de cazane, Bucureşti	5.000
Cassa Militară de Credit	10.000
Pers. Băncii de Scont a României a subscris lei 3773, după cum urmează :	
Alex. Săvulescu	253
Radu Şeitan	30
Ştefan Grigoroff	167
Const. Mimy	139
N. Ionescu	98
Aurel Suciu	93
Aurel Popescu	93
Maria Peteanu	85
Maria Samson	84
Gh. Angelescu	84
Savu Fortunescu	77
Florea Sprânc.	60
Vasile Paxino	70
Eug. Apostolescu	41
Mihail Mingard	25
Eug. N. Ionescu	25
Gh. Tofan	92
I. Th. Missir	77
Andrei Niţulescu	60
D. Moraru	53
Andrei Nicolau	44
Const. Bălăuţă	47
V. Rânjea	40
C. Popescu	49
Anton Bulai	53
Anton A.	46
Maria Ionescu	46
Florica Alexe	
Alexandrina Făcu	39
Alex. Stoican	38
Virgil Gordian	48
Florica Colin	52
Un grup de funcţionari din centrală şi sucursale	1.221
Oamenii de serviciu din centrală şi sucursale	297
Lista nr. 1612 a fost complctată de firma „La Foştii Elevi ai Casei Mercur" ,care a subscris 400 lei şi de personalul mai jos notat :	
N. Paraschivescu	100
Drăgan Ovesea	100
Petre Jerca	100
Argnir Vasioiu	100
I. Medianu	50
Crist. Mihăilescu	50
Lista nr. 1267 încredinţată d-lui prof. C. Botezatu dela O. E. T. R. au subscris :	
Prorf. Dongorozi I.	40
Botezatu C.	40
Munteanu Ghiţă	20
Botezatul Irina	20
C. Şerbu	20
Varvara Teodorescu	20
I. P. Angelescu	20
Gh. Hruşcă	10
Cpt. Pahonţu Eug.	40
Lt. Popescu Titus	20
Lt. Niţulescu R.	20
Cpt. Borici	20
Cpt. Pohoaţă	20
Soc. comunală de electricitate din Constanţa	2.000
Personalul aceleiaşi societăţi	1.000
Lic .com. din Roman	285
Lista nr. 837 încredinţată prefecturi jud. Bălţi s'a subscris suma totală de lei	25
Elevele gimnaz. din Carei : (cl. I 80, cl. II-a 99, cl. III-a 230, cl. IV-a diferenţa), total lei	476
Pers. agenţiei N. F. R. din Orşova	150
Prefectura jud. Constanţa (listele nr. 881-82)	565
Gimnaz. industr. român-utit din Blaj	210
Gimnaz. mixt din Lupeni- Hunedoara : (cl. I-a 86, cl. II-a 134, cl. III-a 107, cl. IV-a 98, corpul profesoral diferenţa, total lei	535
Elevele lic. com. din Brăila	40
Şc. normală „Andrei Şaguna" secţia Sibiu	330
Elevii cl. I-VIII A. şi B. ai lic. „Gh. Lazăr" din Sibiu	2.733
profesorii aceluiaşi liceu	710
Echipajul pilotinei „Ing. Gh. Duca" din Constanţa, compus din :	
I. Florea, căpitan	100
Trâmbiţă C-tin, mecanic	100
Gaşpar Gh., ungător	50
Paraschividi C-tin	50
Grădinaru Alex.	50
Elevii şc. pregătitoare de ofiţeri din Bucureşti, au subscris fiecare câte 5 lei, sau nî total lei	1.885
Casa Şcoalelor	10.000
Federaţia Română de Foot-ball	10.000
Creditul Industrial	5.000
Comitetul Monumentului Infanteriei prin d-l General Uică	100.000
Personalul Inspectoratului Muncii din Constanţa	710
St. Chiriac din Constanţa	500
Fraţii Tarpu, Constanţa	1.000
Osman Zeidula, Constanţa	500
Vasile Sişu, Constanţa	500
Ştefan Cozea, Constanţa	500
Prof. gim. comerc. din Constanţa	100
Elevii aceluiaşi gimnaziu	493
Pers. soc. de Petrol „UNIREA" ad-ţia dep. de exp. din Constanţa	1.175
Prefectura jud. Muscel (listele nr. 905-906)	230
Gimnaz. industr. din Suliţa-Hotin : (cl. I-a 14, cl. II-a 11, cl. III-a 11, cl. IV-a 4, cl. V-a 24, corpul profesoral diferenţa), total	136
Corpul didactic al şc. normale de băeţi din Tg. Jiu	364
Hrubes Maximilian	1.000
Elevii şi prof. gim. „M. Eminescu" din Răşcani-Bălţi	202
Lic. comerc. din Focşani	780
Prin lista nr. 974, încredinţată primăriei Botoşani	540
Liceul industr. de băeţi Ploeşti : (prof. 115, elevii cl. I-a 56, cl. II-a 48, cl. III-a 35, cl. IV-a 71, cl. V-a 60), total lei	385
Elevii şi corpul prof. al şc. prim. nr. 8 din Constanţa	230
Şc. primară de băeţi nr. 5 Giurgiu	129
Lista nr. 1.300, încredinţată elevului Stoenescu Gh. din şcoala navală, din Constanţa lei 1.540 de către :	
Florica N. Capră	200
Paul Vlădecu	100
Ilie Gancevici	100
George Georgescu	100
Petre Robe	100
Jude I. Geormăneanu	100
Col. Bodnărescu	100
George Piţu	100
Cpt. Stoian Ioan	40
Dr. Coicef	100
D. N. Angelescu	100
Th. A. Iordănecu	100
Costică P. Grogorescu	50
Gealatu	50
D. Caranica	50
Preotul Iancu Pâru	100
Petrică Steonescu	50
Tănase Popescu Bucureşti	500
Corpul didactic şi elevele gimaz. „Maria şi M. Nicolaescu" din Corabia	200
Corpul didactic al gimnaz. industr. din Tecuci	150
Prefectura jud. Tutova (lista nr. 657)	130
Ofiţerii, maeştrii şi subofiţerii din Divizia de Dunăre — solda pe o zi — din care au depus	17.933
Idem, cei din Depoz. Fluviale	22.515
Corpul didactic al gim. de fete Făgăraş	200
Lt. Negrei Vasile din Litoralul Maritim, solda p o zi, din care a depus ½, adică	135
Total	554.377
Subscrieri anterioare	1.529.373
Total general subscris	2.083.750

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	8/VII	4/VIII	1/IX
SOULINA	16 h.	—	8 „	4 „	1 „
	—	15 h.	8 „	4 „	1 „
CONSTANTZA	6 h.	—	9 „	5 „	2 „
	—	15 h.	11 „	7 „	4 „
ISTANBUL	11 h.	—	12 „	8 „	5 „
	—	11 h.	13 „	9 „	6 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	14 „	10 „	7 „
	—	11 h.	16 „	11 „	8 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	17 „	12 „	9 „
	—	20 h.	17 „	12 „	9 „
MALTE	6 h.	—	20 „	15 „	12 „
	—	20 b.	21 „	16 „	13 „
TRIPOLI ou TUNISE facult.	16 h.	—	22 „	17 „	14 „
	—	10 h.	23 „	18 „	15 „
	17 h.	—	22 „	17 „	14 „
	—	17 h.	23 „	18 „	15 „
NAPLES ou GENES (facult.)	6 h.	—	23 „	18 „	15 „
	—	16 h.	23 „	18 „	15 „
	6 h.	—	24 „	19 „	16 „
	—	18 h.	24 „	19 „	16 „
MARSEILLE	14 h.	—	26 „	21 „	18 „
	—	12 h.	30 „	26 „	23 „
ORAN (facult)	17 h.	—	1/VIII	28 „	25 „
	—	17 h.	2 „	29 „	26 „
ALGER	13 h	—	3 „	30 „	27 „
	—	14 h.	5 „	1 /IX	29 „
ISTANBUL	9	—	11 „	7 „	5/X
	—	17 h.	11 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	13 h.	—	12 „	8 „	6 „
	—	20 h.	15 „	11 „	9 „
SOULINA	6 h.	—	16 „	12 „	10 „
	—	7 h.	16 „	12 „	10 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	16 „	12 „	10 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — SIRIA — PALESTINA

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	ARDEAL	PELEȘ	ARDEAL	PELEȘ	ARDEAL
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	17/ VI	11/VII	5/VIII	26/VIII	18 /IX
SULINA	17 h.	—	17 „	11 „	5 „	26 «	18 „
	—	20 h.	17 „	11 „	5 „	26 «	18 „
CONSTANTZA	6 h.	—	18 „	12 „	6 „	27 «	19 „
	—	9 h.	20 „	14 „	8 „	29 «	21 „
ISTANBUL	7 h.	—	21 „	15 „	9 «	30 «	22 „
	—	8 h.	21 „	15 „	9 «	30 «	22 „
IZMIR (facult.)	14 h.	—	27 „	16 „	10 «	31 «	23 „
	—	14 h.	27 „	18 „	12 «	2 /IX	25 „
TRIPOLI (facult.)	8 h.	—	28 „	21 „	15 «	5 «	28 „
	—	20 h.	30 „	22 „	16 «	6 «	29 „
BEYROUTH	6 h.	—	30 „	23 „	17 „	7 «	30 „
	—	20 h.	1/VI	25 „	19 «	9 «	2 / X
HAIFA fac.	6 h.	—	1 „	26 „	20 «	10 «	3 „
	—	16 h.	2 „	26 „	20 «	10 «	3 „
IAFFA	6 h.	—	3 „	27 „	21 «	11 «	4 „
	—	16 h.	5 „	27 „	21 «	11 «	4 „
PORT-SAID	12 h.	—	11 „	28 „	22 «	12 «	5 „
	—	20 h.	11 „	30 „	24 «	14 «	7 „
ISTANBUL	14 h.	—	13 „	3/VIII	28 «	18 «	11 „
	—	14 h.	13 „	3 „	28 «	18 «	11 „
CONSTANTZA	12 h.	—	14 „	4 „	29 «	19 «	12 „
	—	20 h.	17 „	6 „	31 «	21 «	14 „
SULINA	7 h.	—	18 „	7 „	1/IX	22 «	15 „
	—	9 h.	18 „	7 „	1 «	22 «	15 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	18 „	7 „	1 «	22 «	27 „

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

ITINERARIUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECARI Départs	s/s DUROSTOR		
GALATZ	—	7 h.	18/VII	16/VIII	14/IX
SOULINA	17 h.	—	18 „	16 „	14 „
	—	18 h.	18 „	16 „	14 „
CONSTANTZA	6 h.	—	19 „	17 „	15 „
	—	7 h.	20 „	18 „	16 „
ISTANBUL	8 h.	—	21 „	19 „	17 „
	—	18 h.	21 „	19 „	17 „
LE PIREE	14 h.	—	23 „	21 „	19 „
	—	11 h.	24 „	22 „	20 „
VOLO	11 h.	—	25 „	23 „	21 „
	—	15 h.	25 „	23 „	21 „
STYLIS	17 h.	—	25 „	23 „	21 „
	—	15 h.	26 „	24 „	22 „
SALONIQUE	9 h.	—	27 „	25 „	23 „
	—	20 h.	28 „	26 „	24 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	30 „	28 „	26 „
	—	20 h.	30 „	28 „	26 „
MYTILINE	6 h.	—	30 „	28 „	26 „
	—	20 h.	30 „	28 „	26 „
IZMIR	6 h.	—	31 „	29 „	27 „
	—	18 h.	31 „	29 „	27 „
ISTANBUL	6 h.	—	2/VIII	31 „	29 „
	—	12 h.	2 „	31 „	29 „
CONSTANTZA	13 h.	—	3 „	1/IX	30 „
	—	20 h.	4 „	2 „	1/X
SOULINA	7 h.	—	5 „	3 „	2 „
	—	8 h.	5 „	3 „	2 „
GALATZ	18 h.	—	5 „	3 „	2 „

ITINERARIUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — EGIPT — PALESTINA

PORTURI DE ESCALA	Sosiri	Plecări	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	29/VI	18/VII	6/VIII	26/VIII	13/IX
SOULINA	17 h.	—	29 „	18 „	6 „	26 „	13 „
	—	19 h.	29 „	18 „	6 „	26 „	13 „
CONSTANŢA	6 h.	—	30 „	18 „	7 „	27 „	14 „
	—	12 h.	2/VII	21 „	9 „	29 „	16 „
ISTANBOUL	15 h.	—	3 „	22 „	10 „	30 „	17 „
	—	15 h.	3 „	22 „	10 „	30 „	17 „
ALEXANDRIE	18 h.	—	7 „	26 „	14 „	3/IX	21 „
	—	12 h.	10 „	29 „	17 „	6 „	24 „
PORT-SAID	8 h.	—	11 „	30 „	18 „	7 „	25 „
	—	17 h.	12 „	31 „	19 „	8 „	26 „
JAFFA (fac.)	16 h.	—	13 „	1/VIII	20 „	9 „	27 „
	—	20 h.	14 „	2 „	21 „	10 „	28 „
HAIFA	6 h.	—	15 „	3 „	22 „	11 „	29 „
	—	20 h.	16 „	4 „	22 „	12 „	30 „
IZMIR (fac.)	9 h.	—	20 „	8 „	27 „	16 „	4/X
	—	18 h.	20 „	8 „	27 „	16 „	4 „
ISTANBOUL	10 h.	—	21 „	9 „	28 „	17 „	5 „
	—	10 h.	21 „	9 „	28 „	17 „	5 „
CONSTANTZA	12 h.	—	22 „	10 „	29 „	18 „	6 „
	—	20 h.	23 „	11 „	30 „	19 „	7 „
SOULINA	6 h.	—	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „
	—	9 h.	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „
GALATZ	19 h.	—	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „

„REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" şi „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire Linia II	Linia III	DACIA III	REGELE CAROL I II	ROMANIA III	DACIA II	ROMANIA III	DACIA II
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 22	Luni ora 23	5/VII	12/VII	19/VII	26/VII	2 /VIII	9/VIII
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	6 „	14 „	20 „	28 „	3 „	11 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	7 »	15 „	21 „	29 „	4 „	12 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	8 »	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	10 „	—	24 „	—	7 „	—
	Plec.	—	» » 11	10 „	—	24 „	—	7 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	10 „	—	24 „	—	7 „	—
	Plec.	—	D-că » 11	11 „	—	25 „	—	8 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	12 „	17 „	26 „	31 „	9 „	14 „
	Plec.	» » 12	Marţi» 16	13 „	18 „	27 „	1/VIII	10 „	15 „
HAIFA	Sos.	Luni » 10	—	—	19 „		2 „	—	16 „
	Plec.	» » 24	—	—	19 „	—	2 „	—	16 „
BEIRUT	Sos.	Marţi » 6	—	—	20 „	—	3 „	—	17 „
	Plec.	» » 11	—	—	20 „	—	3 „	—	17 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.	» « 15	» » 15	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

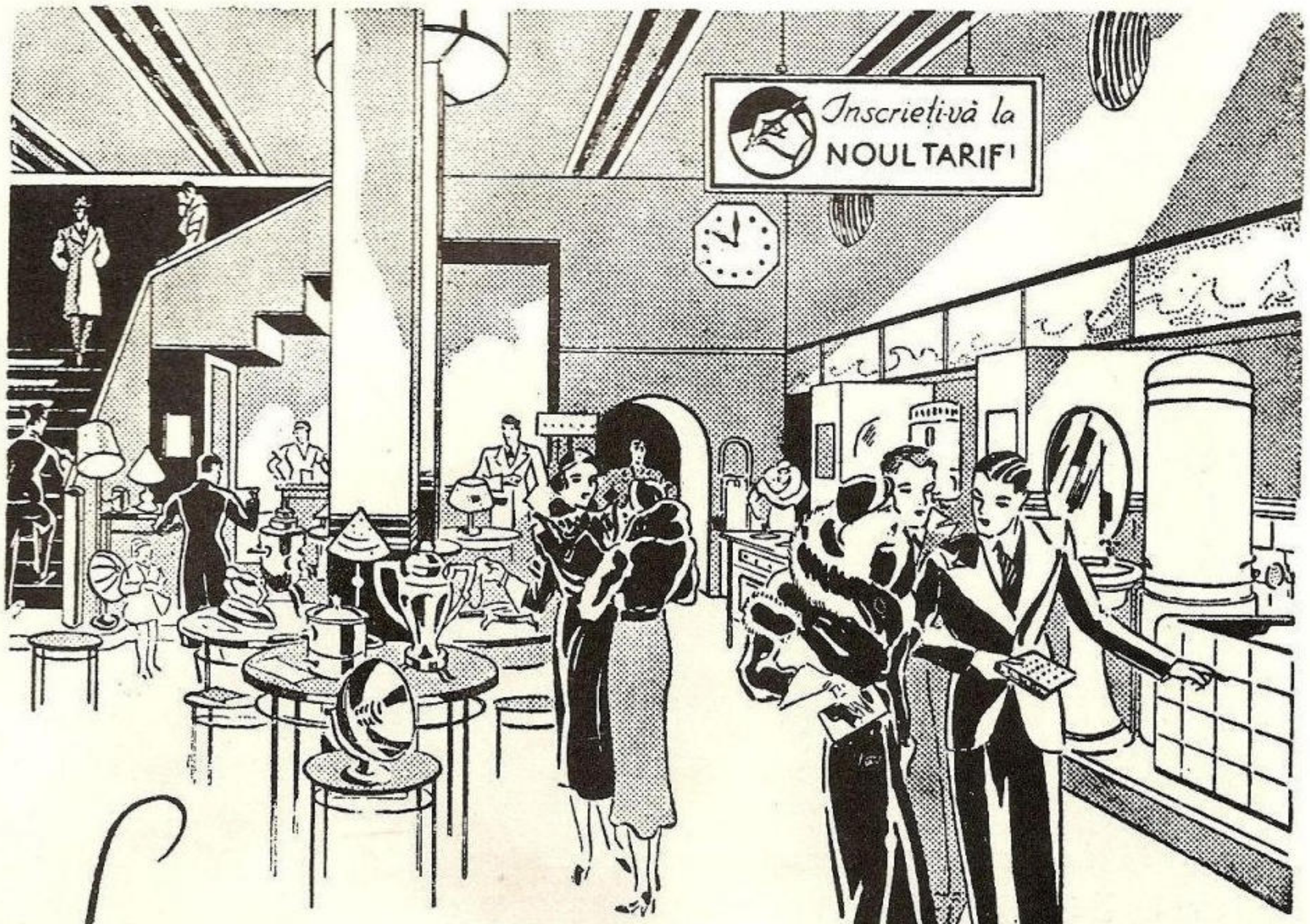
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC



Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRA

UN COLȚ DIN PITORESCUL VÂLCOV

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre mările largi..."

Nr. 7-8 — ANUL VI
IULIE-AUGUST 1937

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ:

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 7—8

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Iulie August — 1937

CUPRINSUL:

Dan Sărăţeanu: Misiunea Ligei Navale Române . pag. 119
C-dor C. Negru: Problema canalului Sulina . . . „ 121
N. Caranfil: Cruciera în Adriatica . . . . . „ 124
Cpt. C-dor Iosif Răşcanu: Vasele tip Ardeal pe linia Occidentală . . . . . „ 126
Mirth: Dela un număr la altul . . . . . „ 127
Dr. P. Verzariu: Ultima etapă . . . . . „ 130
Cpt. Trandafirescu: Şcoala Navală — Visuri . . „ 133
Nicolae Cristercea: Cântecul pescarilor . . . . . „ 135
„ Fundul mării . . . . . „ 135
Rick Ştefan: Prologul revistei care s'a jucat cu prilejul a „101“ zile la Şcoala Navală . . „ 136
Lt. C-dor V. Marcu: Pe drum 'nainte . . . . . „ 137
E.-Maria Munteanu: Legătura sufletului cu marea „ 138
Lt. Isbăşescu: Sunt 30 de ani . . . . . „ 139
Joan Lowell: Oceanul înapoiază morţii . . . . . „ 140
Cpt. Mocanu Gh.: Abordajul . . . . . „ 145
O. P.: Când furtuna s'a deslănţuit . . . . . „ 145
Liga Navală Română la serbările maritime Polone „ 146
Ziua apelor . . . . . „ 148
Din toată lumea . . . . . „ 156
Informaţii-Noutăţi . . . . . „ 158
Recenzii . . . . . „ 166
Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea“ . . „ 167

Preţul abonamentelor pe un an;

Pentru instituţii intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT.

Plata articolelor: **Articole originale . 250 lei pagina**
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnica, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

BIBLIOTECA CONSTANŢA

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Bacău şi Popiuta S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7*, 10% reducere la încălţăminte.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%).
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).

[illegible], *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi [illegible] reţete).

CROITORII ŞI STOFE

[illegible], *Str. I. G. Duca 8* (15%).
[illegible], *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
[illegible], *Str. I. G. Duca 12* (10%).
[illegible], *Str. Carol I 20* (10%).
[illegible], *Str. Regele Carol II 2* (10%).
[illegible], *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
[illegible] (15%).
[illegible], *Str. I. G. Duca 15* (10%).
[illegible], *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
[illegible], *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic 12.30 pl.		BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„ 13.30 sos.			pl. 6.30	„
„ 20.15 pl.		GALAŢI	sos. 4.00	„
„ 21.20 pl.		RENI	pl. 2.00	„
„ 22.50 pl.		ISSACCEA . . .	pl. 24.00	„
„ 1.00 pl.		TULCEA	pl. 21.30	„
„ 4.00 pl.		ISMAIL	pl. 18.30	„
„ 7.00 pl.		KILIA NOUĂ . . .	pl. 14.—	„
„ 8.30 sos.		VALCOV	pl. 11.—	„

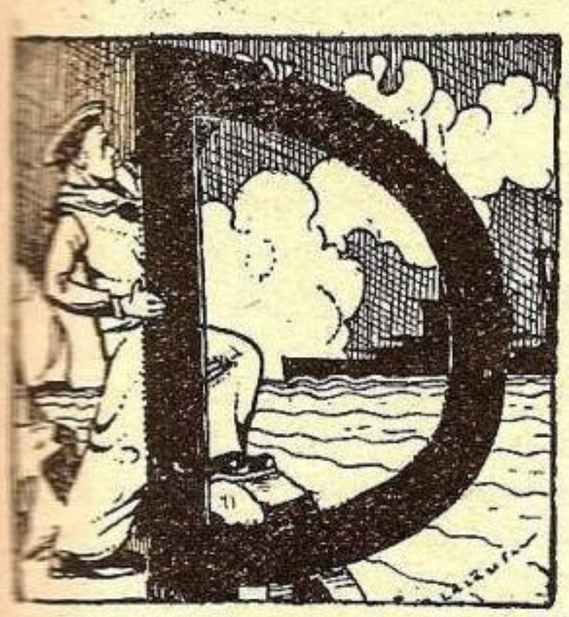
Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

Misiunea Ligei Navale Române

Conferință ținută la Radio de Ziua Apelor de

d. DAN SĂRĂȚEANU



UPĂ spusele celor vechi, cea dintâi corabie din lemn, de chiparos, fără vâsle, fără pânze purtată numai de voința divinității, se oprește în vârf de munte, iar de acolo i-a fost dat omului, iertat de Dumnezeu, să guste fructul liniștei și al păcei, când porumbelul întors la el, i-a dus o ramură de măslin.

Prin apă, narațiunea biblică arată că cea dintâi încercare de navigațiune se leagă de prima pedeapsă dată omenirii, pentru ca apoi și pentru totdeauna promisiunea cerească sub apariția superbă a arcului colorat, să mărturisească în splendoarea curcubeului, că apele pentru infinit rămân mulțimilor, pentru a le stăpâni și a se hrăni cu ele.

Iată cum în corabia primului navigator Noe, care nu cunoștea nici roza vânturilor, nici folosința velelor, nici secretul simplu al ramelor, în corabia fără comandă, prin care s'a salvat ființa omenească, a trăit și a învins numai credința în Dumnezeu.

Cu această făclie sacră, cu această credință și forță ce este mai presus de priceperea minții noastre, a plecat primul navigator pe întinsul necunoscut al apelor și sufletul de om care a încercat cea mai crudă luptă cu natura, a fost primul om navigator.

Sub o altă concepțiune, omenirea păgână care încă nu fusese cucerită de civilizația doctrinei creștine, în închipuirea ei, că apele sunt forțele indispensabile a așezării omenirei, alegea ca stăpân al lor pe puternicul frate a lui Joe, al cărui car format dintr'o scoică, tras de trei cai albi și iuți ca fulgerul, străbăteau valurile fără a-și uda copitele, în foșnetul prin care Neptun își arăta forța a tot stăpânitoare peste mări, fluvii și fântâni.

Când însă, în ceartă cu sora sa Minerva, asupra numelui ce trebuia dat cetății Atena, consiliul zeilor a decis ca acel nume va purta Cetatea, al zeului care va aduce darul cel mai frumos.

Intre caii albi și spumegând ca marea, făcuți de Neptun, a învins ramura de măslin, adusă de Minerva, semnul păcii și al fructului.

Popoarele cari au știut să prețuiască, să folosească și să desvolte cultul apelor, au rămas popoarele creatoare de civilizație. Farmecul apelor, dela pârâul de munte, ce oprește călătorul însetat și ale căror buze sărută piatra rece a stâncei; prin râurile de munte prin care trec plutașii în amurgul serilor de vară, și în cântecul doinelor își scurg la vale lemnele tăiate din pădure, prin fluvii cari se duc și deschid calea mărilor, apele toate se scurg la vale pentru a se înfrăți cu întinsul nevăzut al oceanelor.

In jurul apelor se fac primele așezări. Cu 25 secole înaintea erei creștine, memoria istoriei ne spune că poporul care a fixat splendoarea antică a bazinului celui mai cunoscut pe atunci, Marea Mediterană, a fost cel Fenician: marinari și negustori, în spiritul lor creator și în curajul ce i-a caracterizat, a fost primul popor care a înțeles că apa este elementul naturii cel mai util, ca agent de transport, și că pe căile apelor se pot pune în valoare și face schimburile produselor între popoare.

Spre sfârșitul evului mediu și odată cu marile descoperiri geografice, pe întinsul apelor, cultura europeană pornește spre a se așeza în cele două Americi, pătrunde până în Australia și astfel climatul mediteranian își radiază binefacerile culturii și civilizației popoarelor așe-

D. Dan Sărățeanu, Președintele secției L. N. R. Galați, Director general al Societății de Radiodifuziune.

zate în jurul lui prin corăbiile spaniole, portugheze olandeze, până în adâncul și pustiul lumilor noui.

Din această lume Nouă, mai târziu spre începutul secolului trecut, americanul Fulton vine în Europa și prezentându-se lui Napoleon îi propune adaptarea mașinei cu aburi la corăbiile franceze.

Dacă în clipa aceea stăpânitorul uscatului European nu ar fi respins pe genialul American, cu acea formulă cunoscută *„că apa cu focul nu se împacă"* Franța n'ar fi rămas fără o flotă nemodernizată, n'ar fi existat Trafalgarul și constatările marilor francezi Richelieu, Talleyrand, că fără stăpânirea mărilor o națiune nu poate cu-

noaşte pacea şi susţine un războiu, n'ar fi rămas adebăruri crude în care s'a înecat însuşi marele insular.

Dacă primele corăbii cu pânze au plecat pe ape din Europa spre nouile continente descoperindu-le şi dându-le bunurile civilizaţiei, apoi nu este mai puţin adevărat că toţi acei semeni ai noştri cari s'au chinuit ca sclavi străbătând oceanele cu braţele pe rame, s'au liberat pentru totdeauna din acele animalice torturi, în ziua când primul om din lumea nouă a adus puterea aburului pe corăbii.

Focul cu apa se înfrăţesc acum spre folosul omului şi el devine de acum stăpânitorul lor şi dela corăbiile primitive de eri asistăm azi la cele mai perfecţionate nave, adevărate oraşe plutitoare.

Circulaţia pe mări se intensifică cu o rapiditate uimitoare, comerţul capătă o extensiune necunoscută şi gradul de înflorire al popoarelor se manifestă prin tonajul cu care pot să apară în mare.

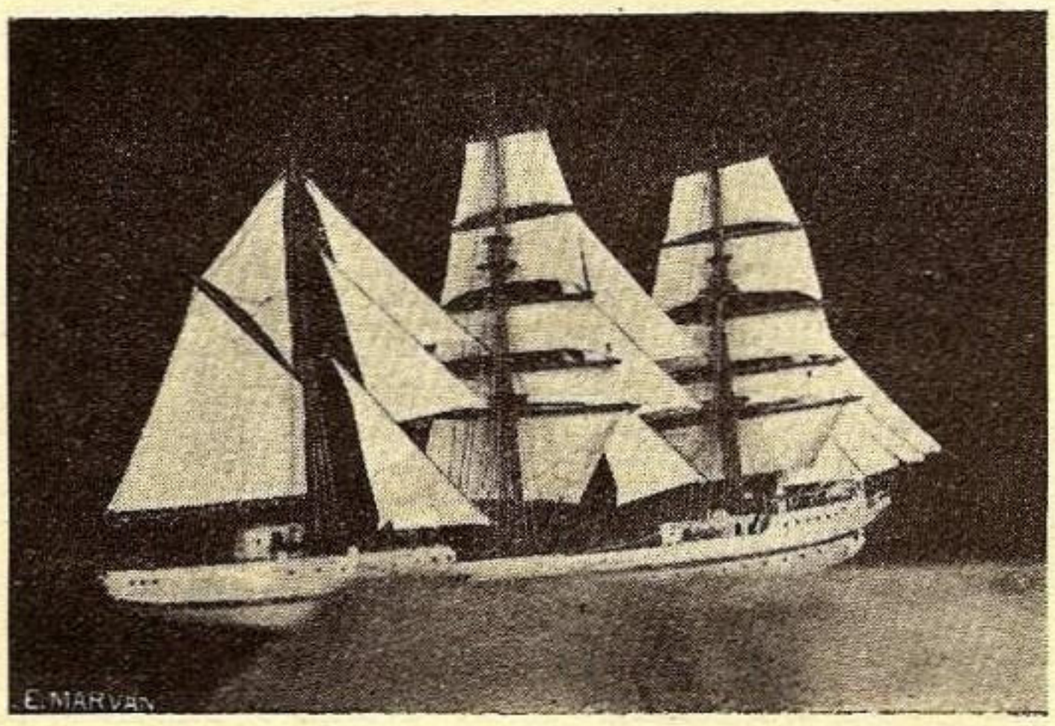
A purta la catargul unui vas steagul naţional până în adâncul cel mai îndepărtat al apelor, este sentimentul de mândrie al unei naţiuni. Popoarele cari au fost mai bine utilate la mare au fost cele cari au progresat şi au învins. Marele războiu la care generaţia noastră a participat, dacă aliaţii nu ar fi triumfat pe mare, nu ar fi existat nici un fel de operaţie pe uscat care să-i salveze spune Loyd George.

Iată ce contribuţie enormă a adus marea cu forţele ei navale în ultima conflagraţiune mondială din care ţara noastră şi-a câştigat dreptul de a rămâne deapururi în hotarele ei naturale. Ţara noastră cu 2000 de km. de frontieră terestră, în interiorul cărora trăesc 18 milioane de suflete şi pe pământul căruia se găsesc din abundenţă cereale, lemn, vite şi ţâşneşte petrol; cu un patrimoniu naţional exportabil în anii din urmă cifrând aproape 30 miliarde lei, ori când se pune întrebarea care sunt mijloacele proprii de punere în valoare, prin circularea acestor bogăţii şi dacă nu cumva aceste bogăţii economice dacă nu pot fi apărate prin proprie forţă, nu constituesc un pericol pentru independenţa statului nostru ?

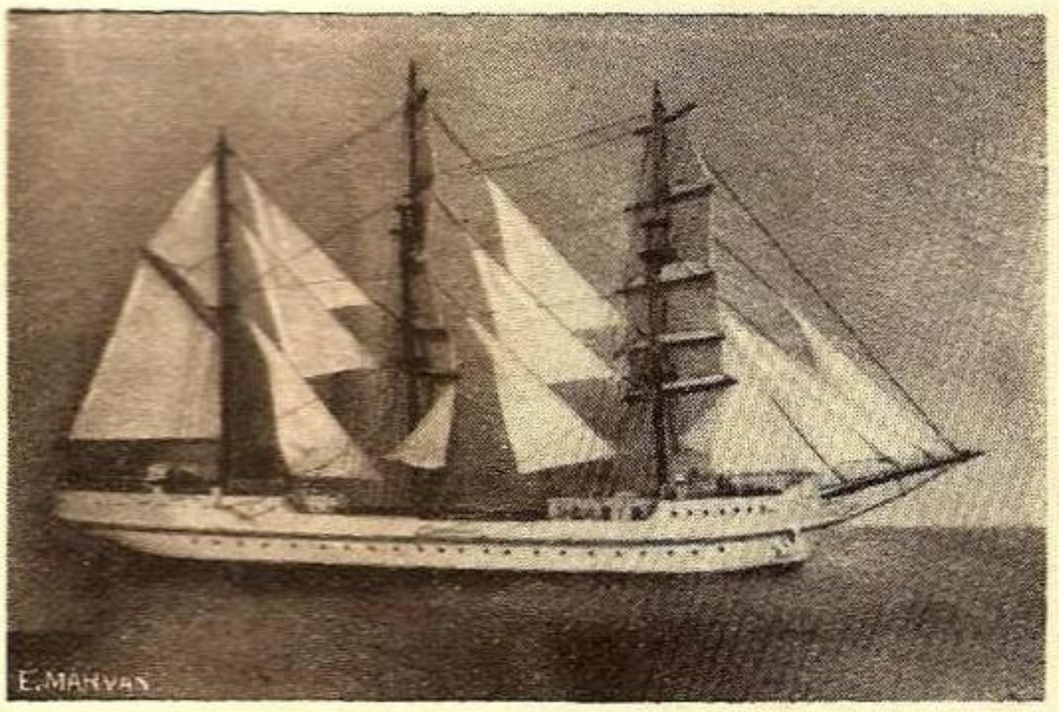
Iată la ce se gândeşte Liga Navală !

Liga navală română, nu are misiunea de a construi, de a utila apele naţionale cu forţe comerciale de transport sau de a pregăti instrumentul naval de apărare a patrimoniului strămoşesc.

Misiunea ei este de crea o stare de spirit necesară în largul maselor cetăţeneşti, semnalând utilitatea şi importanţa arterelor navale cu care natura a înzestrat fru-



Noua navă şcoală MIRCEA



Noua navă şcoală MIRCEA

moasa noastră ţară şi de a trezi un sentiment de ocrotire a acestor forţe care sunt pentru România, plămânii şi artera ce duce sângele la inima ţării prin Dunăre şi Mare.

Desvoltând atenţiunea pentru apele noastre, cantonând cugetarea generaţiunilor tinere către Dunăre şi Mare, reamintind continuu serviciile imense pe care le-a adus aceste două ape cauzei noastre naţionale, ne face superba datorie obştească de a îngriji de propria noastră cauză în care se simte continuă nevoia să punem multă pasiune, mai mult devotament, stimulând în felul acesta, prin curentul de opinie publică realizările cari trebuesc date forţelor navale.

Spun aceste cuvinte în calitate de Preşedinte al Ligii Navale din Galaţi.

Dacă ar fi cineva care să treacă în nepăsare aceste probleme, i-aşi spune ca Jean Bart : Ascultătorule, opreşte-ţi atenţiunea când auzi vorbindu-se despre Dunăre, rămâi pe gânduri câteva clipe, meditează în tăcere la majestatea străvechii ape, Fluviul Rege, pe care lumea antică îl diviniza ca pe o sacră personalitate.

In legendele, în credinţele celor vechi, apa aceasta avea darul de a spăla de păcate. Ca şi apa Nilului apa de Dunăre se ţinea în vase de aur în tezaurul dela curţile regale din Orient. Strămoşii noştri Daci, de câte ori plecau în războiu, se împărtăşeau după poruncile lui Zamolxis, cu apă din Dunăre şi făcea jurământ să nu s întoarcă până ce nu vor birui pe duşmani.

Noi urmaşii Dacilor, trebue să reînviem cultul Dunării.

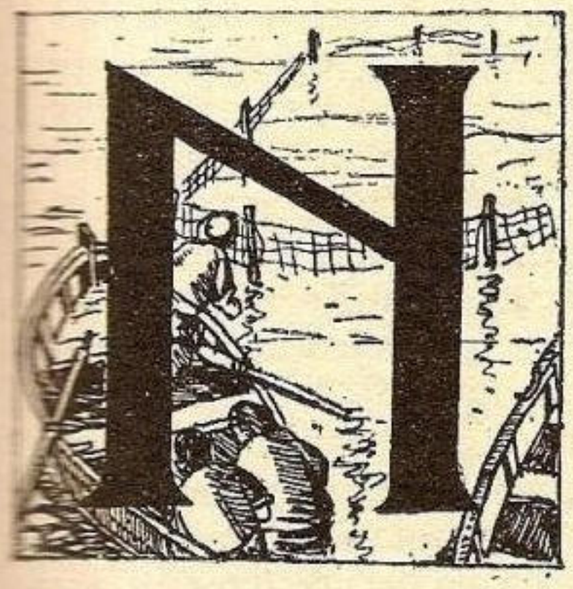
In lungul acestui măreţ fluviu, s'au petrecut în trecut cele mai mari frământări. Două mari Imperii şi-au disputat, timp de secole, dominaţiunea asupra Dunării. Războaiele dintre aceste două Imperii au fost războaeie de cucerire, ale acestei mari artere a Europei, iar teatrul acestor operaţiuni, a fost continuu micile noastre principate, stăpânite când de unii, când de alţii. Beligeranţii, pentru a ne avea de aliaţi, ne promiteau pe rând dulcele cuvânt al libertăţii.

In contra acestei minciuni seculare, marii noştri Voevozi, ca Mircea, Mihai Viteazul, Ştefan ce Mare, şi-au udat steagurile lor în apa Dunării, iar penultimul războiu dintre aceste două puteri, *trecem Dunărea cum putem*, sub Carol I, de această dată în ajutorul celor cari ne promiteau liberarea.

Soarta vitregă însă cu noi, ne răpeşte o bună parte din litoralul nostru la Dunăre, iar politica de expansiune şi stăpânire a Dunării pe Mare până în Orient, de către putrile interesate, părea că lucrează în favoarea testamentului lui Petru cel Mare.

PROBLEMA CANALULUI SULINA

de Comandor C. NEGRU



NUMEROASE sunt problemele a căror rezolvare poporul nostru o aşteaptă de la activitatea generaţiunei actuale şi a geenraţiilor viitoare. Printre aceste probleme aceea a Dunării este una din cele mai impartante şi mai variate, întrucât Dunărea înglobează în ea o serie de probleme a căror bună rezolvare contribue să înlesnească viaţa şi să asigure, în parte, condiţiuni favorabile de existenţă poporului nostru.

Dunărea constitue pentru noi o frontieră militară greu de trecut, dacă vom şti s'o apărăm; ea este un mare rezervor de umiditate pentru agricultură ; un izvor de energie nesecat pentru locomoţie şi industrie, atunci când, într'un viitor sperăm nu prea îndepărtat, debitul ei şi diferenţa de nivel între două puncte va fi utilizată pentru electrificarea Căilor Ferate şi ca energie pentru industrie.

Tot Dunărea ne dă prin revărsările ei şi umplerea bălţilor, pescării de o bogăţie uimitoare, păşuni şi fâneţe de o abundenţă rară. Şi fiind artera care ne pune în legătură cu popoarele din occident şi ne deschide calea largă a mărilor, pentru schimbul produselor noastre cu ţările cele mai îndepărtate, constitue una din problemele cele mai vitale pentru ţara noastră.

Dintre toate aceste mari probleme, pe care Dunărea le pune ţării noastre, problema navigaţiunii pe Dunăre şi transformarea ei într'o arteră mondială de transport, are mare înrâurire asupra vieţei noastre economice ; dar, pentru ca Dunărea să devie într'adevăr o mare arteră mondială de transport, e imperios ca legătura ei cu marea să fie făcută în condiţiuni ca să ne asigure pe orice vreme şi în orice timp intrarea marilor vase moderne de comerţ.

Intr'adevăr, la ce-ar folosi ca ţările interesate azi la Bazinul Dunărean: Germania, Austria, Ungaria, Jugoslavia, Bulgaria şi România, prin eforturi financiare şi technice comune ar ajunge să înlăture toate obstacolele ce îngreunează azi navigaţiunea, ar construi porturi cu instalaţiunile cele mai moderne, vase speciale care să corespundă condiţiunilor naturale de adâncime a diferitelor părţi ale fluviului, toate lucrările technice care să înlesnească la maximum transporturile şi scurgerea diferitelor produse către mare, la ce ar folosi toate aceste investiţiuni, zic, când gura de eşire ce leagă Dunărea cu marea — azi canalul Sulina — nu ar fi în stare să permită intrarea vaselor actuale de mare tonaj, în care să se verse produsele aduse pe calea Dunărei din porturile cele mai depărtate şi până la mare.

Aşa că de fapt problema navigaţiunei pe Dunăre în condiţiunile cele mai optime, este problema legăturii ei cu marea.

Pe de altă parte istoria ne arată că în vechime tot schimbul de mărfuri ale Asiei până la Indii se făcea prin porturile Mediteranei, care aspirau aceste mărfuri: Bizanţ, Venezia, Genova, etc. pentru ca după descoperirea drumului la Indii, aceste vechi centre de schimb ale mărfurilor să se strămute către Spania, Portugalia, Olanda, Anglia, încât Mediterana devenise o mare moartă prin descoperirea drumului la Indii pe apă.

Dela tăerea canalului de Suez însă, vechile căi comerciale din Mediterană au început să-şi recapete importanţa de altă dată, curentele de mărfuri grămădindu-se din nou pe aci, şi cum poziţiia geografică a Dunărei şi direcţia cursului ei dela Apus la Răsărit formează ca o hydro-stradă săpată în trupul Europei, constituind deci calea cea mai naturală şi mai dreaptă care leagă ţările industriale din centrul şi apusul Europei, cu ţările bogate în materii prime ale Asiei. Dunărea constitue astfel o prelungire naturală până în centrul Europei a vechei căi pe care veneau mărfurile din Asia pe continentul nostru.

Se vede dar ce importanţă mare prezintă Dunărea pen-

Trecând însă atunci Dunărea, am eşit la Mare.

După 39 de ani de linişte, în care timp ne-am putut înzestra marina noastră militară şi comercială, aceeaşi veche problemă reapărea. Pe Dunăre la Turtucaia şi la Chilia, flotila noastră marchează supremul sacrificiu şi în ultimul războiu, dreptul învingând forţa, sub domnia mult gloriosului Rege Ferdinand şi prin înalta hotărîre a sfatului Ţării, pe atunci prezidat de d. Ion Inculeţ, Basarabia revine la Patria mumă şi orice interes al Rusiei la Dunăre dispare.

România rămâne stăpână pe gurile Dunării, iar pe unul din vasele noastre comerciale. „Principesa Maria" în 1923, ţara noastră îmbarcă la Galaţi, ca prizonier, pe ultimul împărat al Austriei, sub supravegherea celui ce vorbeşte, care a văzut atunci Dunărea liberă până la Mare, purtând pe apele ei cea din urmă aripă a Casei de Habsburg, sub jugul cărora secole dearândul au suferit fraţii noştri de peste munţi.

Românul fără Dunăre nu poate trăi. *Cheea mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă,* spune Mihail Kogâlniceanu. Pe undele ei pot pluti şi pot flutura mai multe pavilioane româneşti.

Avem obligaţiunea cetăţeni români, să determinăm un curent de construcţiuni navale în ţară la noi. In ţara noastră traficul fluvial şi maritim înregistrează în medie, anual la import şi export, cam 6 milioane de tone. Preţul, adică costul transportului, dacă s'ar putea face în moneda noastră, banii ar rămâne în ţară, în plus s'ar crea şi un debuşeu în aceste construcţiuni navale, în care mâna de lucru ar găsi întrebuinţarea.

In clipa când sărbătorim ziua apelor, se cuvine să aducem omagiul nostru marinei noastre regale, cu a cărei bravură ne-am mândrit până acum şi să salutăm activitatea marinei noastre comerciale, asigurându-le că se bucură în massa cetăţenilor ţării, de toată iubirea şi toate încrederea lor.

Se mai cuvine a ne face datoria grăbind cu obolul nostru construirea navei-şcoale *Mircea* ce lipseşte ambelor marine.

Liga Navală Română, lucrând direct şi sub conducerea M. S. Regelui Carol II-a, care este preşedintele nostru efectiv, îi facem astăzi din partea noastră, urarea să fie în viitor Suveranul unei puternice flote militare şi comerciale pentru apărarea şi propăşirea iubitei noastre ţări.

tru Europa Centrală şi în deosebi pentru noi care îi deţinem gurile, deci eşirea la mare. Şi pentru ca această mare şi vitală problemă să fie înţeleasă, un scurt istoric asupra lucrărilor ce s'au făcut şi care trebue să se mai facă pentru o bună legătură a ei cu marea, e necesar.

SCURT ISTORIC

Chestiunea legăturii Dunării cu marea, adică a posibilităţilor technice ca vasele de mare, şi de mare tonaj, să poată intra în Dunăre, se prezintă sub două perioade. Perioada I dela înfiinţarea Comisiunei Europene a Dunărei până la război, şi perioada a doua dela încheerea păcii în 1918 şi până azi şi în viitor.

PERIOADA I

Navigaţia la gurile Dunărei devine o chestiune europeană dela anul 1856. In acel timp Turcia stăpânea gurile Dunărei şi în afară de faptul că intrarea pe gurile ei era foarte grea pentru vasele epocei, din cauza adâncimei mici de care Statul suveran (Turcia) nu se interesa, dar pirateria care se practica la gurile ei de către piraţi care operau nestânjeniţi de nimeni, făcea ca navigaţiunea în aceste ape să fie mai mult un «Act de eroism» decât de comerţ.

Rusia având interese ca porturile ei din Marea Neagră : Odesa, Cherson şi altele să prospere în detrimentul celor ce ar fi înflorit pe Dunăre, punea cele mai mari piedici ameliorării navigaţiei la gurile Fluviului. Austria se lupta diplomaticeşte ca poliţia pe întreaga Dunăre să fie în mâinile ei. Anglia şi Franţa erau singurile care aveau nevoe de o cale navigabilă eftină, pe care să scurgă cerealele din Bazinul Dunărean în vapoarele lor, trimise la gura Dunărei spre încărcare. România nu conta pe acele vremuri.

Din aceste ciocniri de interese politice şi economice s'a născut C. E. D. în anul 1856, în care Comisiune erau reprezentate : Anglia, Franţa, Rusia, Sardinia, Austria şi Turcia; alcătuire economică al cărui scop era *să dea siguranţă şi să înlesnească navigaţia la gurile Dunării.*

ALEGEREA BRAŢULUI SULINA

Necesitatea urgentă ca fluviul să fie dat cât mai repede traficului maritim a făcut ca, sub presiunea Angliei, alegerea să se facă *provizor* asupra braţului Sulina şi să se amenajeze acest braţ, cu toate că s'a recunoscut de atunci chiar, că toate lucrările ce se vor face pentru ameliorarea lui *nu vor dura decât 50 de ani,* după care timp aluviunile depuse de acest Braţ şi de Braţul Chilia, a cărui direcţie de scurgere şi debitul mare de aluviuni ce aruncă în mare şi asupra gurei Sulina, va împotmoli această eşire la mare, încât orice lucrări, cât de costisitoare ar fi ele, nu vor putea da permanent acestui braţ adâncimea necesară vaselor moderne de comerţ ale diferitelor epoci. De atunci chiar s'a recunoscut că singura soluţie cu caracter permanent a comunicării fluviului cu marea *este amenajarea Braţului Sft. Gheorghe,* lucru ce se verifică azi prin faptul că problema deschiderii braţului Sft. Gheorghe s'a pus oficial, dar în teorie, în activitatea Comisiunii Europene a Dunării.

PERIOADA II-a

Marele război schimbă cu desăvârşire aspectul politic şi geografic al problemei Dunării, întrucât România prin pacea dela Versailles devine stăpână a gurilor Dunării şi a 1000 de km. de arteră navigabilă în amonte de gură, având cel mai mare interes pentru menţinerea adâncimei necesară intrării pe Dunăre a vaselor de mare tonaj, în porturile ei : Chilia, Ismail, Tulcea, Reni, Brăila, Galaţi, pentru încărcarea şi scurgerea bogăţiilor ei agricole, lemnoase, petrolifere, etc., spre diversele porturi ale lumii. Azi, nu mai sunt reprezentate în Comisiunea E. D. decât Anglia, Franţa, Italia şi România, ale căror interese, în afară de cele româneşti, sunt altele şi mult mai neînsemnate decât cele dinainte de război. Azi, pentru Anglia şi Franţa. Bazinul Dunărean nu mai reprezintă grânarul din care ele îşi trăgeau o bună parte din cerealele necesare consumului populaţiei lor, şi deci interesele lor la gurile Dunărei sunt mult, foarte mult, reduse. Italia având interese mai mari pentru desvoltarea porturilor noui ce i-au venit prin tratatul de pace. Fiume şi Triest, se desinteresează, ba poate are interese antagoniste cu ale porturilor maritime de pe Dunăre. Interesul mare la gurile Dunărei îl au azi : Ungaria, Bulgaria, Polonia, Jugoslavia şi România şi întrucât toate lucrările technice ale C. E. D. se fac pe pământ românesc şi cu bani româneşti, căci agricultura noastră este aceea care prin taxa de 1000 lei la vagon, pe care o percepe C. E. D. asupra vapoarelor ce încarcă în Dunăre, Comisiunea este în măsură să întreţie o administraţie foarte costisitoare. Când eu dar, Stat românesc, aproape în total şi cu averea mea întreţin C. E. D. am dreptul să cer ca lucrările ce se execută la gurile Dunărei să treacă dela provizoratul care până mai eri interesa şi satisfăcea alte puteri decât pe mine, la permanenţa debuşeului la mare a Dunării, prin *punerea din nou a problemei Dunărei şi rezolvarea ei în interes pur românesc.*

Un exemplu e mai elocvent ca orice demonstraţie. In ultimii 15 ani, C. E. D. a cheltuit cu întreţinerea Canalului Sulina 2000 de milioane lei, din taxele încasate vapoarelor ce au intrat în porturile noastre, sumă ce a apăsat exportul nostru de cereale şi lemne, punându-ne în inferioritate faţă de alte ţări exportatoare de cereale, ale căror produse nu sunt apăsate atât de enorm la export.

Ce nu se putea face cu această sumă ?

Atât de slab a ajuns interesul celorlalte trei ţări reprezentate în C. E. D. Anglia, Franţa, Italia, încât cred, că ceeace le mai ţine în această Comisiune este, ori interesul de *«Cui în casă străină»,* prin care o diplomaţie învechită le satisface această ambiţie, ori o prevedere de o durată atât de mare în viitor, când Rusia însănătoşindu-se din nebunia ce a cuprins-o şi care durează de 20 de ani, va reintra în făgaşul normal, pentru care politica de acaparare a gurilor Dunării a fost un testament lăsat ei de Petru Cel Mare, şi pe care se încăpăţânează a-l aduce la îndeplinire în viitor, fie că destinele ei au fost conduse de un Ţar alb, să-i zicem Nicolae, sau sunt conduse de un Ţar roşu, Stalin. In această eventualitate de viitor depărtat, cele trei puteri ar fi o frână ambiţiilor ruseşti.

*

Oricare ar fi considerentele care mai ţin în forul C. E. D. cele trei Puteri amintite, un fapt este cert, că interesul României în menţinerea căii navigabile a Dunărei maritime e covârşitor faţă de al celorlalte ţări, şi ca atare avem nu numai dreptul dar chiar datoria să ne spunem mai răspicat cuvântul nostru în această mare problemă ce ne interesează, pentrucă în chestuinea Dunărei maritime se reliefează următoarele adevăruri :

1. — Că provizoratul întreţinerei Canalului Sulina, provizorat pe care inginerul diriginte al C. E. D. dela 1856, Sir Hartley, l'a văzut şi indicat de atunci că va ţine 50 de ani ; acest provizorat care ne-a costat pe noi, prin taxele asupra cerealelor, 5 miliarde lei, *s'a consumat.*

2. — Că azi ne găsim cu adâncimea la gura Sulinei în situaţiune analoagă cu cea de acum 70 de ani, întrucât adâncimea la gură, necesară vaselor de tonaj mare nu se mai poate ţine constant la 24 picioare, fără mari, foarte mari cheltueli, cu toate că *după război s'au prelungit digurile ce dau în mare cu încă atâtea mii de metri.*

3. — Că azi, numai după 15 ani se cere din prelungirea digurilor în mare, pentru ca să se obţie adâncimea necesară, ceeace ar necesita o cheltuială mijlocie anuală de circa 150 de milioane. Peste câţiva ani se va cere din nou prelungirea digurilor. Şi până când ? Şi până unde ? Deci tot provizorat.

4. — In necesitatea de a se ameliora această stare de lucruri foarte dăunătoare navigaţiei şi deci ţării noastre, s'au propus o serie de soluţii ,din care nu o voi analiza, pe scurt, decât aceea admisă de Comitetul Inginerilor Consultanţi ai C. E. D., care s'au oprit la soluţia propusă de inginerul şef al Comisiunei, D-l Ward.

SOLUŢIA INGINERULUI WARD

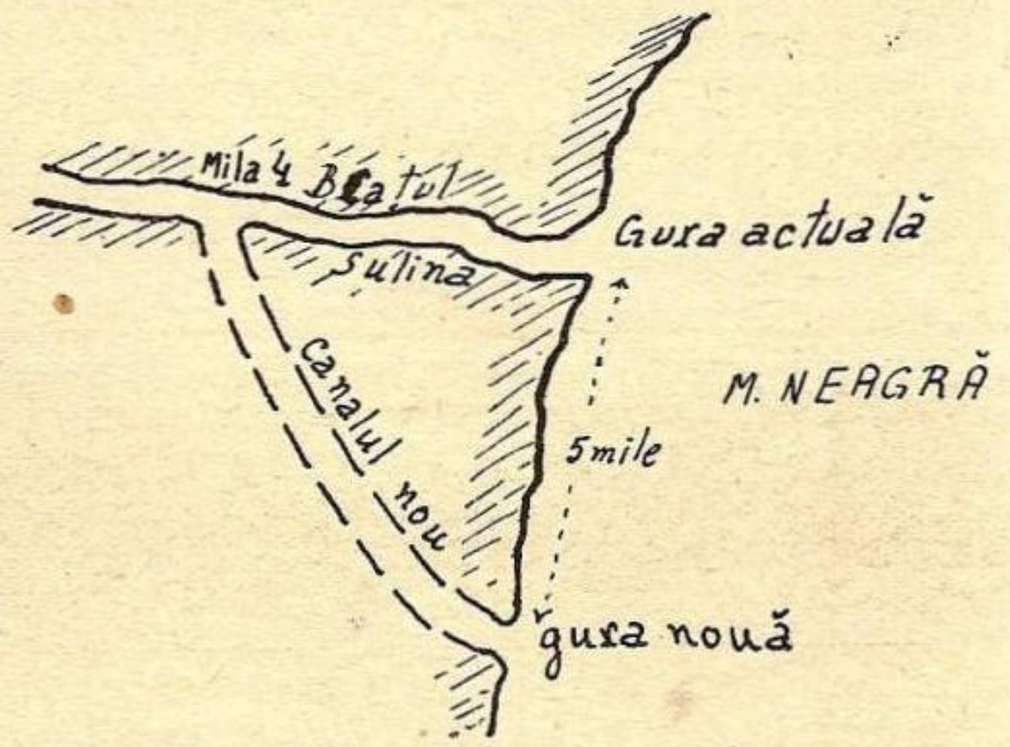
Această soluţie constă în a se tăia un canal care să înceapă la mila 4 din vechiul Braţ şi să se termine la mare, la 5 mile la Sud de actuala gură, debuşând în mare tot prin două diguri paralele ca şi în trecut. Prin acest proect inginerul Ward prevede că «*folosinţa în bune şi economice condiţiuni ar fi cel puţin 50 ani pentru o eşire la mila 5* şi chiar mai mult pentru o eşire mai îndepărtată încă de gura actuală».

Dar, inginerul şef al C. E. D. prevede că actualul oraş *Sulina să fie părăsit,* iar *Statul nostru să despăgubească pe proprietari şi să le construiască un alt oraş la Noua gură a Sulinei.*

După cum vezi cititorule, dacă planul D-lui Inginer Ward măgulește vanitatea Comitetului Inginerilor Consultanţi, pune pentru ţara noastră o problemă, la care nici un edil român nu s'a gândit şi nici Ministerul de Finanţe nu o poate trece în bugetul ţării : MUTAREA UNUI ORAŞ DINTR'UN LOC INTR'ALTUL.

Tot ce e tipărit aci nu este scris pentru cititorul care răsfoind un jurnal sau o revistă ilustrată se uită numai la fotografiile din ea, este scris pentru acei pe care marile probleme ale ţării îi interesează : actuali şi viitori conducători, parlamentari (şi pe ei cred că-i interesează), marinari ai marinei de comerţ şi ai marinei de război, care trebue să aibă asigurată o eşire sigură la mare pe orice vreme şi în orice timp, exportatori de cereale, *cooperative naţionale* care nădăjduim şi trebue, ca în scurt timp să reia în mâna lor tot exportul de cereale şi lemne al ţării şi alţii.

Şi, nici acestora nu le cerem să cunoască mijloacele tehnice prin care se poate da cea mai bună soluţie a legăturii Dunării cu marea (recte lucrările actuale şi viitoare al Sulinei). Le cerem numai să li se fixeze în minte, din această expunere făcută foarte pe scurt de altfel: a)

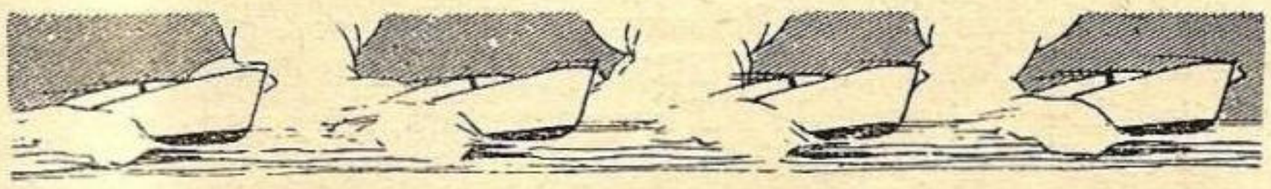


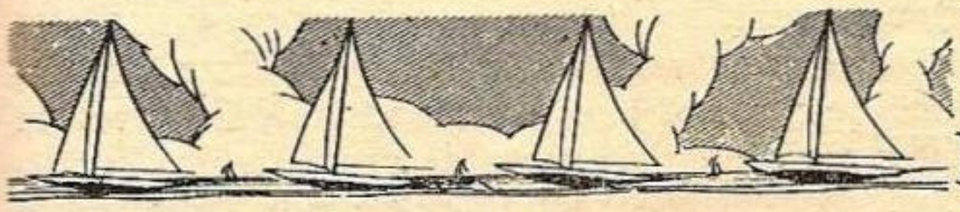
Propunerea d. Inginer Ward de a se tăia un nou canal

că provizoratul din Sulina trebue să înceteze ; b) Că toate cheltuelile ce ar necesita şi vor mai necesita lucrările de întreţinere ale vechiului sau noului canal Sulina, sunt făcute indirect pe spinarea noastră, contribuabilii români, şi direct pe cârca agriculturii româneşti, şi n'aş putea să termin mai bine decât reproducând următorul pasaj din propunerea D-lui Ing. N. Greceanu. «Cuvântul hotărîtor în ce priveşte concepţia şi construirea canalului Sulina ne aparţine nouă, căci se face pe pământul nostru şi pe contul nostru. El nu se va putea îndeplini fără învoirea noastră, fără inginerii noştri şi fără braţele noastre. Mai avem şi noi de spus un cuvânt şi C. E. D. va trebui să ţie seamă de el.

COMANDOR C. NEGRU

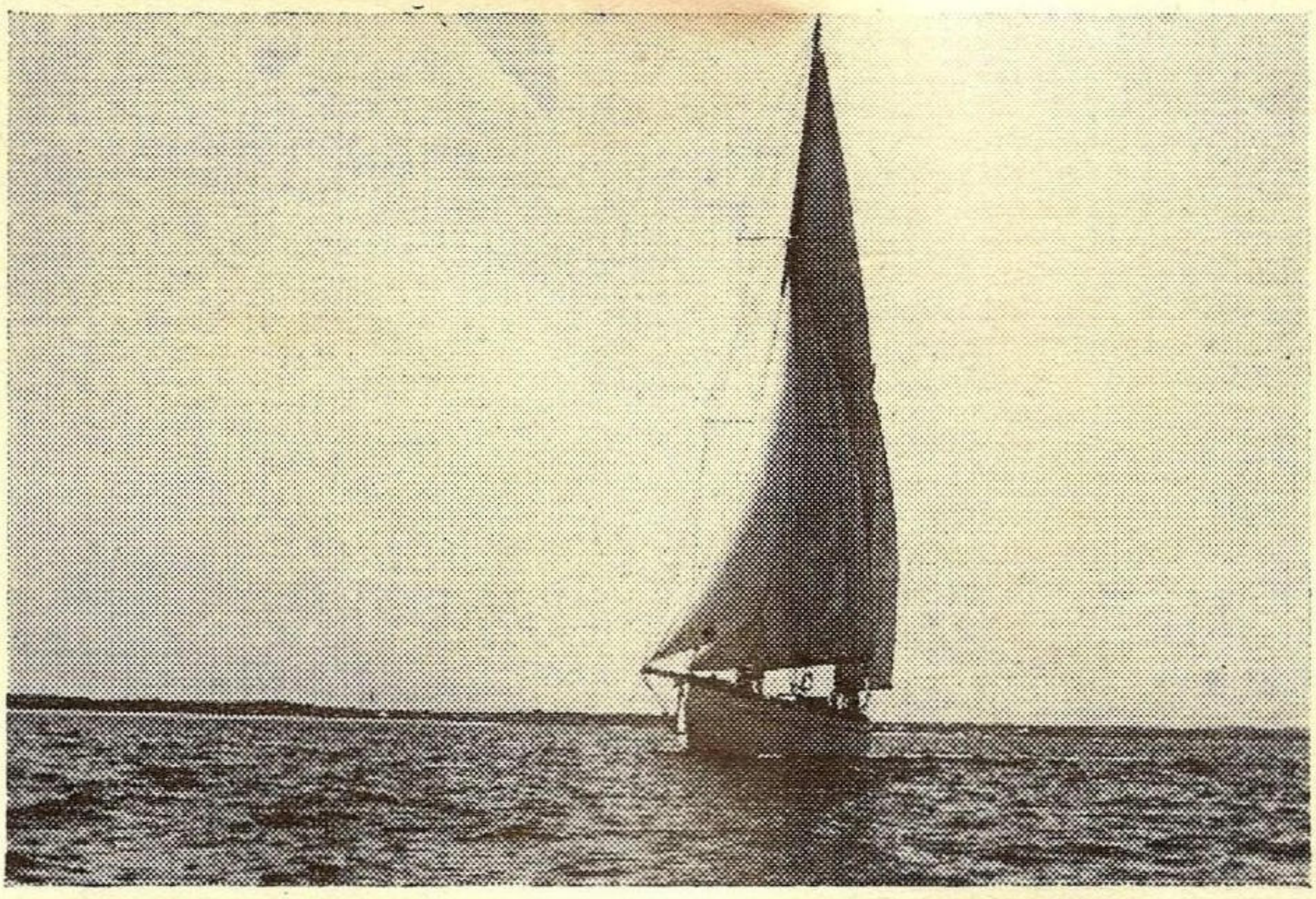
NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

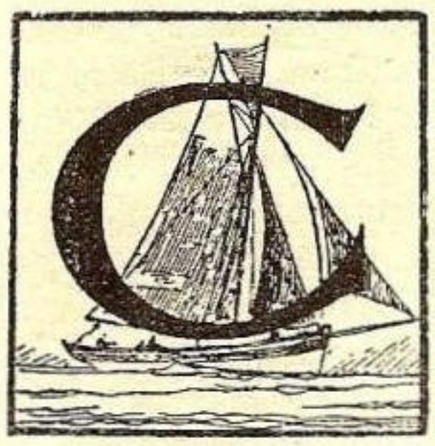
SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR : Şalupe mici (Oul-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare actualmente în lucru o şalupă de 600 H.P).
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.



Yachtul „HAIDUC„

CRUCIERA IN ADRIATICA

de
NICOLAE CARANFIL
Vice Comodor Yacht Club
Regal Român



A vechiu membru al Ligei Navale nu am putut refuza solicitarea Comitetului revistei „MAREA NOASTRĂ" să aştern pe hârtie impresii din cruciera ce am făcut în această primăvară pe Adriatica.

O fac cu toate că este o mică trădare faţă de Buletinul Nautic al Y. C. R. R., cu speranţa că cele ce voi arăta va întări la mulţi membrii tineri ai Ligei Navale hotărârea să se avânte pe mare pentru a gusta plăcerile admirabile ale yachtingului.

Sunt nevoit de la început să arăt, cu toate că astfel contrazic numeroase informaţii gazetăreşti, că în toată cruciera mea de la Fiume până la Corfu şi chiar de acolo până la Constanţa, yachtul „HAIDUC" nu a întâlnit nici furtună, nici nu a fost în pericol, nici nu s'a întâlnit cu şerpi de mare sau alţi monştri!!

Invitat de prietenii mei Fournaraki şi R. Brăescu, proprietari ai yachtului „HAIDUC" să navighez cu dânşii, cât timp liber voi avea, de la Fiume spre ţară, am acceptat folosind în parte vacanţa de Paşti.

„HAIDUC" este un velier great în yawl. Are 16,50 metri lungime, 4,50 lărgime maxima, pescaj 2.50 metri şi poartă multă vela: 180 metri pătraţi, fără a socoti velele speciale: spinaker, foc balon etc.

Şase persoane pot trăi bine la bord şi trei oameni de echipaj. La briza bună e nevoie de trei oameni pe punte pentru a manevra velele. Un motor auxiliar cu benzină de 20 HP. îi îngăduie, pe mare calmă, să parcurgă 5 mile la oră.

Cunoşteam nava, căci în 1936 mai făcusem o scurtă crucieră de la Marsilia la San Remo şi înapoi. Ţine admirabil marea şi este foarte maniabilă, constatări pe cari le-am făcut cu prilejul unei lovituri de mistral şi de Libeccio. De altfel R. Fournaraki în anul trecut între Sicilia şi Ragusa în luna Octombrie a trebuit să se lupte cu un Sirocco (vânt de sud-est) suflând în furtună timp de cinci zile. Probabil că va apare în Buletinul Nautic descrierea acelei cruciere foarte agitate.

Imbarcaţi la Fiume pe „HAIDUC" o ploaie torenţială şi încă unele provizii nesosite la timp ne-a reţinut întâia noapte la chei, făcând cunoştinţă cu Bora, faimosul vânt Bora, care descindea în rafale, fluerând printre magaziile din port.

Am plecat pe ploaie, vânt, ceaţă şi cu părere de rău să nu vedem admirabila panoramă a Muntelui Magiore, a insulelor Cherso şi Velia. Cu vântul aproape din pupă repede am ajuns în canalul Clarnetelo şi pe un apus de soare, care ne-a răzbunat de vremea mohorâtă de la plecare, am acostat în micul port Veglia.

Acest sat, fost reper de corsari în evul mediu, apoi colonie venezianâ, ne-a încântat prin vechile lui ziduri de apărare, prin uliţele strâmte, mărginite de case cu portaluri de piatră purtând stemele familiilor patriciene veneziane. Aici, ca de altfel pe toată coastă jugoslavă a Adriaticei, am găsit un căpitan de port foarte amabil, corect şi competent.

In zorii zilei următoare, am plecat spre Zara, posesiune italiană, implântată în coasta yugoslavă. O privelişte de neuitat a răsăritului de soare de peste creasta munţilor înalţi şi acoperiţi de zăpadă ce se ridica direct din mare. Peste câteva ore se stabileşte un Bora, de forţă mijlocie, care ne împinge din spate şi navigăm cu opt mile la oră.

Arăt prietenilor mei o metodă foarte simplă şi rapidă de a determina viteza în orice moment: unul aşezat în provă arunca în apa un semn care pluteşte, de exemplu un ziar făcut boţ, alt marinar stă la pupă cu un ceas şi citeşte când cel din provă a svârlit semnul şi încă odată când semnul trece exact în dreptul extremităţei pupii,

adică află câte secunde a făcut semnul dela provă la pupă ; să zicem de exemplu 4 secunde.

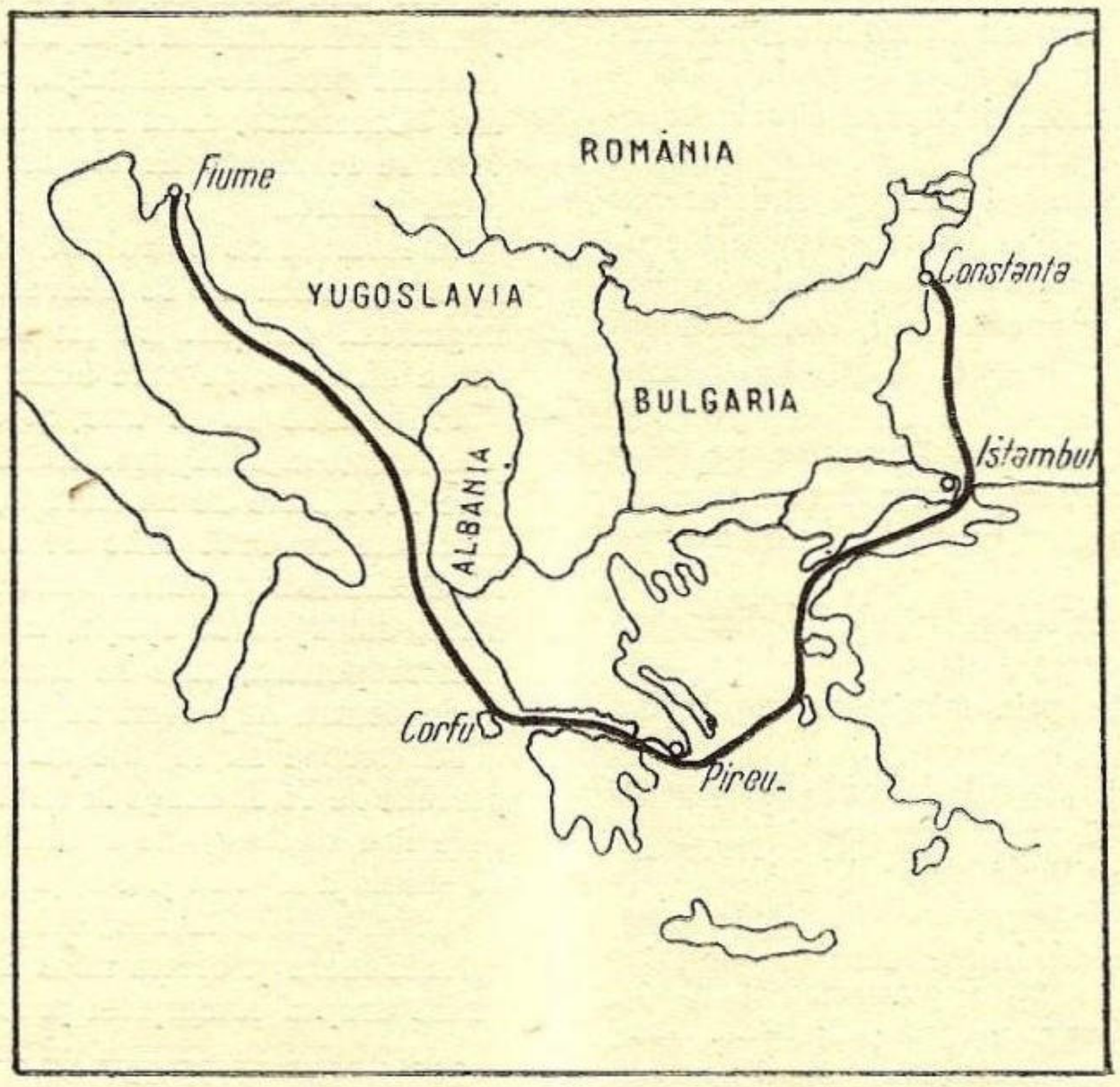
Se împarte atunci dublul lungimei navei socotită în metri cu numărul de secunde şi se obţine viteza în mile la ora. „HAIDUCUL" are 16 metri deci dublu fac 32 care împărţit cu 4 secunde a dat 8 mile la oră.

Cei doi marinari, pescari de la Lusin Piccolo, insulă din regiune, constituind echipagiul împreună cu Ali, marinar român, sunt cam neliniştiţi asupra vântului. Trecem tocmai prin unul din cele cinci puncte ale Adriaticei în Bora dacă suflă tare, este foarte periculoasă.

Cum vântul se întăreşte, hotărîm să luăm o terzarolă şi apoi încă una, navigând foarte aproape de insula Rab. O rafală desface scotele de la foc şi trincă înadins mo-

plu de o zi de navigaţie. Mai departe printre insule, printre stânci şi funduri înalte, prin canalul Pasmon am ajuns la Sibeonik. Ce minunate sunt hârţile marine şi instrucţiile nautice. Iată-ne prin locuri necunoscute, navigând pe lângă zeci de insule, toate muntoase şi aproape fără posibilităţi de ancorare pentru un yacht ca „HAIDUCUL". La câţiva metri de mal adâncimile sunt de 60 metri şi mai mult. Curenţii cari se schimbă cu vântul, iar coasta pe lângă care navigăm nu e decât un şir înalt de munţi de unde vântul vine ca din cer. Balisajul este admirabil şi farurile se recunosc foarte uşor şi ziua.

Am avut norocul să navigăm aproape mereu de la Fiume până la Corfu cu vânt de pupă, aşa că am mers pe drumurile cele mai scurte.



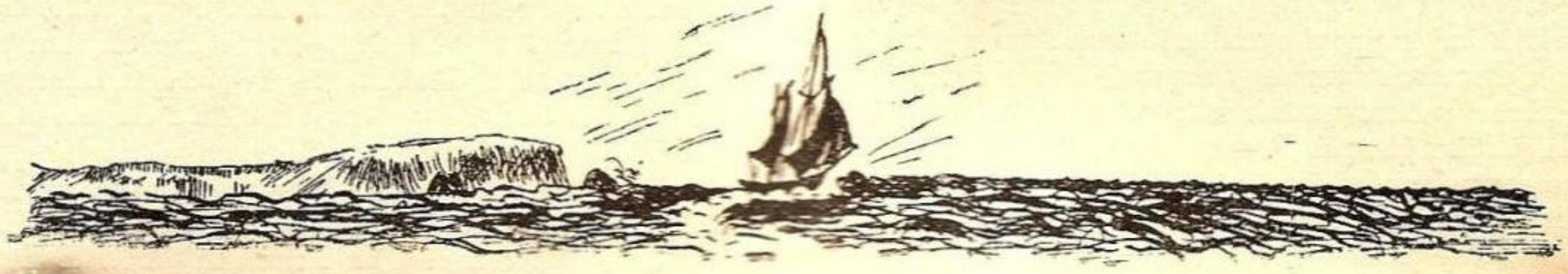
Drumul yachtului HAIDUC dela Fiume la Constanţa.

late, în timp ce nava era ţinută în vânt pentru luarea terzarolei. Cele două vele de provă se zbat năpraznic încurcându-şi scotele şi în acelaş timp un curent ne poartă la mal, de care nu mai suntem decât la o sută de metri şi unde marea se sparge cu spume de stânci. Puţină emoţie, acea sare fără de care o zi de navigaţie nu este complectă. şi imediat ce dublăm Cap Forte al insulei, la adăpostul acesteia punem ordine în velatură. Vântul cade şi navigăm strâns lângă malul insulei Manon, iar spre seară intrăm în portul Zara, renumită cetate în timpurile de glorie a republicei veneziene. Iată un exem-

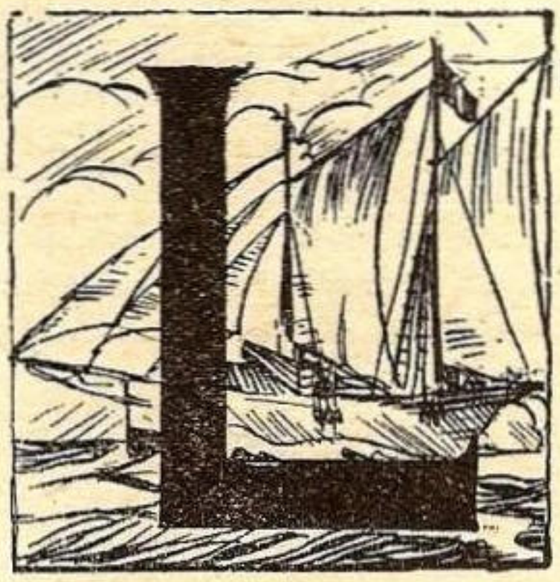
Iată o pagină desprinsă din carnetul meu de drum. Şi câte altele cuprinzând debarcarea în Albania, dela Cattaro la Cetinge în Muntenegru, intrarea în plină noapte prin canalul de Nord a insulei Corfu...

Ar fi atât de mult de scris asupra splendorile navigaţiei de plăcere în lungul coastei dalmate şi albaneze şi printre insulele Ioniene, Corfu, Zante, Kefalonia, Ithaca, Paxas.

Am vizitat Sibenik, portul militar yugoslav, Trogir, Spalato (Split), Lessina, Ragusa, Cattaro, Durazzo în Albania şi în fine Corfu, insula parfumată.



VASELE TIP ARDEAL PE LINIA OCCIDENTALA



LINIILE de navigaţie maritimă a vaselor unui stat, în general, cum este cazul S. M. R., sau subvenţionate de stat ca în cazul companiilor străine din ţările occidentale, sunt linii dirijate, subordonate intereselor politice şi economice ale ţărilor respective.

Pentru noi vasele maritime, până la un punct, formează o prelungire a căilor de comunicaţii interioare, servind transportului produselor variate ale solului, dar în acelaş timp căutând a creia noui debuşeuri şi a le întreţine odată dobândite. Deci orice linie de navigaţie cu puţinele vase ce le avem, va trebui pe lângă satisfacerea intereselor politice ale ţărei, să satisfacă interesele economice, adică să fie la dispoziţia tuturor producătorilor noştri şi în special a micilor comercianţi, cari să poată transporta produsele, în cât de mică cantitate, în mod prosper, de la an la an.

Când numai 10 % din exportul ţării noastre, pe mare se face cu vasele naţionale, nu mai poate fi vorba de satisfacerea complectă a cerinţelor, tonajul vaselor noastre fiind prea mic.

Totuşi dirijarea lor în diferitele părţi ale Mediteranei, poate fi determinată de interesul pe care să-l prezinte marfa şi debuşeurile creiate, prin trimiterea regulată a vaselor naţionale.

Levantul, adică Syria şi Grand Liban (Beyrouth), Palestina şi Egiptul prezintă un interes particular pentru ţara noastră, căci necesităţile celor 15.000.000 locuitori din aceste ţări, cu un standard de viaţă redus, trăind în cocioabe şi mâncând fructe, sunt cu mult inferioare faţă de necesităţile celor 120.000.000 de locuitori ai ţărilor din occidentul Mediteranei, al căror standard de viaţă civilizată este incomparabil superior celui din levant.

Şi de aceia levantul este un debuşeu cu o cerinţă limitată pentru lemnul ţării noastre, pe când acelaşi lemn introdus în occident ar putea determina în debuşeuri creiate, un ritm progresiv fată de cel din levant.

Lemnăria trimeasă în levant este în funcţie de liniştea din Palestina ori Syria, de împăcarea evreilor cu arabii, problemă cu surprize dela zi la zi.

Acest comerţ este apanajul capitalurilor străine şi linia de navigaţie ce-l deserveşte pare de un interes particular pentru ţara noastră, căci nu orice român ar putea exporta scânduri în această direcţie.

Deservind negustori străini, ei îmbogăţindu-se duc în alte ţări câştigurile, care altfel ar rămâne în ţară dacă ar fi cetăţeni români.

Referindu-mă la articolul din ziarul «Curentul» No. 3337 anul X, din 18 Mai 1937, în care se spune că Levantul este debuşeul natural al lemnului românesc, îmi permit să remarc că acest debuşeu este o creaţie de moment datorit imigraţiunei evreilor în Palestina după război, că în Levantul apropiat debuşeul a fost creiat înainte de război pentru variate mărfuri în majoritate fiind cerealele şi făina în saci. Redresarea ţării noastre se bazează pe agricultura raţională ,nu pe distrugerea pădurilor de brad pentru facerea scândurilor. Recâştigarea pieţei levantului trebue făcută prin exportul produselor agricole, prin cereale şi făina care trebue să abunde din nou aceste pieţe înlocuind făina australiană sau canadiană, aşa cum se vedea înainte de război. Fertilizarea terenurilor din levant prin irigaţii şi îngrăşăminte artificiale este prea costisitoare, pentru ca să renteze agriculturei propriu zise, încât terenul va produce bumbac şi portocale dar pâinea va trebui adusă din alte ţări.

Lemnăria este un produs a cărui transport convine unor tipuri de vase speciale, cu punţile degajate de orice suprastructuri.

Timpul de export este redus, doar când Dunărea este desgheţată, adică din Aprilie până în Decembrie, încât pe timp de iarnă exportatorii de scânduri au un embrionar export prin Constanţa. Din numărul redus de vase naţionale întrebuinţate spre occident pentru transportul diverselor produse româneşti, cum este scris şi în articolul din «Curentul», dacă se ia un vas şi se pune pe linia levant se rezolvă o nevoie de moment, dar nu de un interes general.

In interval de patru ani, cu vasele tip «Ardeal», s'au făcut sacrificii să se desvolte relaţiile comerciale între negustorii din ţară cu cei din Marseille, Malta şi porturile africane, pe care acum trebue să le întreţinem.

Nu trebue să se uite, că acum patru ani, vasele tip «Ardeal», la începutul liniei occidentale au plecat cu câte 2000 tone de mărfuri, ca să ajungă astăzi să plece încărcate cu 6800 tone de mărfuri variate, spre Malta, Marseille sau porturile africane, şi în mod regulat refuzând, din lipsa de spaţiu, mărfurile româneşti, destinate acestor porturi, care se transportau în condiţiuni mai grele pentru negustori cu vasele italiene sau alte vase.

Nu trebue să se uite că însuşi navlurile ridicate din prezent de 16 shillings la tonă şi £ 13 de vagon (treisprezece lire sterline) de scânduri pentru occident, faţă de 10 shillingi la tonă şi £ 8 (lire engleze opt) pentru vagon scânduri pentru levant, este cea mai evidentă probă de cererea mare şi oferta mică de vase, care în adevăr grevează asupra comerţului produselor noastre variate.

Nu trebue să se uite că în vasele pentru occident se încarcă mici partide de mărfuri variate, cereale, oleaginoase şi derivatele lor, că aceste transporturi în condiţiuni invariabile vin în ajutorul micilor negustori români, cărora le asigurăm prosperitatea şi le înlesnim activitatea mai ales că ei trăind în ţară, aici îşi cheltuesc câştigurile nu aiurea.

Nu trebue să se uite, că acum patru ani, încercările lor erau timide, iar astăzi au ajuns la afaceri de sute de vagoane.

Acest progres este cel mai bun semn de prosperitate.

Reducerea unui vas de pe linia occidentală, în această situaţie nu este nimerită. Un vas tip «Ardeal» este un reuşit vas pentru mărfuri generale, dar nu pentru scânduri. Din punct de vedere al navlului care interesează acest vas, este deajuns să remarc că încărcat cu scânduri, ar avea o încasare pe jumătate de mică, faţă de cea corespunzătoare unei încărcături de cereale.

Dacă ţinem seamă şi de navlul mai urcat pentru linia occidentală, faţă de cel din levant atunci se deduce şi mai mult superioritatea acestei linii occidentale, faţă de cea din levant. Navlul de 1880 de lire engleze pentru 360 de vagoane de scânduri în levant, este inferior celui de 5200 lire engleze, pentru 6600 tone de mărfuri spre occident.

Linia occidentală a avut-o totdeauna ţara noastră şi înainte de război, cu deosebire că vasele noastre aveau cap de linie Roterdam şi nu opreau în porturile franceze, afară de Alger sau Oran unde intrau să ia cărbuni.

DELA UN NUMAR LA ALTUL

1. VI. 937 — 1. VII. 1937

TIMPUL, TURISM, SPORT.

Incepând ca totdeauna cu vremea, vom aminti că atât pe litoralul mărei cât şi pe cel al Dunărei, cele 30 zile ale lui Iunie au fost caracterizate printr'o căldură excesivă, adică tocmai o vreme contrarie celei care a predominat luna lui Maiu. Aceste călduri excesive, au avut ca rezultat începerea mai timpurie a sezonului turistic pe litoralul nostru maritim.

Din acest punct de vedere, luna Iunie a acestui an nu s'a asemănat deloc cu cea a anului trecut, ploioasă şi friguroasă. Aceste călduri au adus în staţiunile noastre maritime, cu o lună mai devreme, pe îndrăgostiţii obişnuiţi ai mărei şi ai însoritelor ei plaje.

Mamaia a început să fie vizitată din ce în ce mai mult, şi autorităţile fac tot posibilul să atragă cât mai multă lume.

Staţiunea de sporturi nautice a Salvamarului, sub impulsurile continue ale d-lor amiral *Păiş* şi comandor *Fundăţeanu* şi-a complectat şi sporit instalaţiunile şi s'a înfrumuseţat, iar construcţia clădirilor viitorului hotel al *Oficiului de turism* şi al societăţei *Edilitatea* progresează rapid. Păcat că începutul construcţiei acestor două clădiri nu s'a putut face cu câteva luni mai înainte, ca să le fi avut gata la începutul acestei luni.

Imbunătăţiri s'au adus deasemenea şi la *Mangalia, Eforia, Tekirghiol, Budachi, Balcic.*

Un lucru ar mai rămâne însă de făcut pentru toate aceste staţiuni : o luptă fără milă, şi fără întrerupere contra speculei la care au început să se dea o mare parte din proprietarii de locuinţe şi de restaurante cari vor ca într'o singură vară, — dacă nu chiar într'o singură lună, — să-şi scoată toate cheltuelile făcute.

O altă măsură care trebue neapărat şi urgent luată, — şi după câte suntem informaţi a început să se ia măsuri — este aceia în contra malariei care în ultimii ani a luat proporţii îngrijorătoare la Eforie, Tekirghiol şi Carmen Silva şi care a alungat pentru totdeauna o bună parte din obişnuiţii vizitatori ai acestor localităţi.

Odată cu începerea sezonului turistic, a început şi competiţiunile de sporturi aquatice. Astfel, la Constanţa cuterele yacht-clubului au început să brăzdeze din ce în ce mai des apele mării, iar la Bucureşti şi în multe porturi Dunărene, cu ocazia *„Zilei Apelor"* au avut loc regate şi concursuri de înot. Fiecare zi care a trecut, a fost prin urmare un câştig pentru răspândirea sporturilor aquatice.

TRAFIC, VIAŢA PORTURILOR.

In acest capitol vom arăta mai întâi cifrele cari oglindesc mişcarea porturilor noastre principale în cursul lunei Maiu. Vom începe ca totdeauna cu portul Constanţa.

Exportul, s'a soldat cu un total de circa 471.900 tone adică cu puţin mai mult decât în Aprilie (451.295 tone). Produsul principal de export, adică petrolul, a totalizat circa 421.700 tone, deci simţitor mai mult ca în Aprilie (346.290 tone). Cele mai mari cantităţi, au fost cele de păcură (circa 110.700 t.), apoi motorină circa 85.500 t.) şi benzină uşoară (circa 63.000 t.). Ţările de destinaţie, au fost aceleaşi semnalate în cronica numărului trecut.

Cerealele şi derivatele lor cari s'au exportat în Maiu, s'au ridicat la circa 36060 tone, adică cu mult mai puţin ca în Aprilie 1937 (circa 96218 t.). Descreşterea este explicabilă. Vremea secetoasă a acestui an şi recolta acestei veri, determină la exportatori o expectativă.

In schimb lemnăria, a înregistrat o simţitoare creştere la export. Au eşit din Constanţa circa 11000 t. (5662 t. în Aprilie).

Exportul de animale, a dat din nou înapoi. Abia s'a atins cifra de circa 1700 capete. Deasemeni exportul de păsări. Abia s'a atins cifra de circa 48000. Importul total al mărfurilor, a atins cifra de 17746 t., adică mai mare ca cea a lunei Aprilie (12014 t.). Acest import a fost format în majoritate de cărbuni (circa 6850 t.), fer (3265 t.), alimente (1488 t.), manufactură (1350 t.), etc.

A scăzut însă numărul călătorilor eşiţi din Constanţa şi a crescut cel al celor debarcaţi, în comparaţie cu luna Aprilie. Cifrele sunt: 1277 călători debarcaţi, şi 2330 îmbarcaţi.

Dintre porturile Dunărene, tot Brăila s'a clasat în frunte.

S'au exportat în total 117.135 t., adică mai puţin ca în Aprilie 1937 (164.727 t.). Din această cifră, cerealele au reprezentant 95966 t.

Această linie reîncepută, în 1933, cu sacrificii, a avut la bază un criteriu, acela de a creia pentru micii comercianţi români, debuşeuri noui, produselor variate ale ţării; acest criteriu a triumfat pentrucă azi vasele pleacă din ţară pline, iarna ca şi vara, şi navigă fără pierderi, spre deosebire de începutul din 1933 când navigau cu pierderi pentrucă nu puteau fi umplute cu mărfuri, relaţiile comerciale abia se stabileau.

Companiile străine aşteaptă reducerea liniei, ca să-şi aducă vasele lor. Odată puse în linia occidentală în concurenţă cu vasele noastre, cu greu vor putea fi înlocuite când am voi iar să reluăm traficul, adică ne va costa scump, şi nu trebue să avem astfel de oscilaţiuni, după cum nu trebue să se întâmple contrariul, ca negustorii să caute calea de pe uscat.

Linia de levant, justificată şi întreţinută înainte de război de orientarea noastră politică şi comercială, în legătură cu expansiunea germană „Drang nach Osten" a fost alimentată atunci de făina, care se ducea din Constanţa în Beyrouth, Palestina şi Egipt.

Războiul a făcut să profite de aceste debuşeuri Australia, Canada, Argentina, cari au înlocuit făina românească.

Azi trebue să coordonăm eforturile noastre, ca să realizăm cu vasele, cel puţin echivalentul cheltuelilor ce le facem cu ele şi de aceia tipul Ardeal trebue dirijat spre occidentul Mediteranei.

Cpt. C-dor IOSIF RĂŞCANU

Soluţia problemei este cea găsită de d. Amiral Coandă, când la întemeerea Serviciului Maritim, pe lângă 2 nave de pasageri a construit şi 5 cargoboate, al căror venit acoperea deficitul inerent liniilor poştale. Tot Domnia Sa odată cu cele 3 vase de pasageri din 1906, a construit şi două cargoboate de 7000 tone.

Astăzi soluţia nu poate fi alta : construcţii de vapoare de marfă, ca să nu fim siliţi a căra scânduri cu navele mixte, cari şi-au asigurat un vad de pasageri, atât pe linia Levant, cât şi pe Mediterană.

Deci : vapoare de marfă şi cât mai curând posibil.

Red.

Importul, a atins cifra de 2662 t., adică cu mult mai puțin ca în luna trecută (6300 t.).

Exportul prin Galați, de data aceasta a fost superior celui din Aprilie. S'a atins cifra de 56097 t. (44036 în Aprilie) dincare 28815 t. lemnărie și 21207 t., cereale.

Importul însă, a scăzut la 3945 t. față de 4176 t. în Aprilie).

CONFERINȚE, CONGRESE, C. E. D.

In această perioadă de timp, au survenit evenimentele arătate mai jos, cari au avut sau cari vor avea înrăurire asupra traficului porturilor noastre.

Primul, ar fi creșterea necontenită a barei dela *Sulina*, care îngrijește, — și cu drept cuvânt, — pe toți negustorii din porturile dunărene și care a readus pe tapet chestiunea asigurării eșirei la mare. In cursul lunei Iunie, au fost nave cari nu au putut eși nici încărcate pentru 18 picioare.

Ingrijorarea a cuprins *Comisiunea Europeană a Dunărei* și chestiunea a fost discutată în numărul trecut și cari s'au terminat la 4 Iunie.

Delegația acestei Comisiuni au ajuns la concluzia că trebue neapărat începute cât mai curând lucrările de derivație ale unui nou canal. S'au emis o serie de noi propuneri cari au rămas să fie studiată de către inginerii consultanți.

Delegatul României, d-l *Conțescu*, a supus un plan de finanțare a lucrărilor căutând să convingă ca la sacrificate bănești pe cari guvernul nostru consimte să le facă, trebue să contribue și guvernele țărilor membre ale C. E. D.

Propunerile d-sale urmează a fi comunicate guvernelor acestor țări, astfel că în sesiunea de toamnă, să se ia o hotărîre definitivă.

Până atunci însă, negustorii cari au fost mereu amânați în ceace privește soluționarea definitivă a acestei mari și importante chestiuni, sunt din ce în ce mai alarmați, mai ales că și dragele pe care le posedă C. E. D. nu sunt toate în stare de funcționare.

Pentru sporirea traficului și desvoltarea porturilor, s'au ținut în cursul acestei luni o serie de conferințe internaționale. Astfel, la finele lui Iunie, la Viena, s'a deschis o conferință care are scopul de a reglementa traficul Dunăre—Marea Neagră—Levant.

Se caută prin urmare, a asigura o repartiție cât mai dreaptă a mărfurilor ce trebuesc transportate, între societățile de navigație dunărene și maritime ce fac curse până în Levant.

Deasemenea, conferința mai urmărește să se realizeze transporturi cât mai rapide, cu garanții date exportatorilor, între Europa Centrală și porturile Mediteranei occidentale prin portul nostru Constanța.

Asupra rezultatului conferinței, cari se încheie în Iulie, vom reveni în cronica numărului viitor.

O altă conferință, a fost acea care s'a ținut la începutul lui Iunie la Ministerul Comunicațiilor în legătură cu asigurarea comunicației între *Giurgiu și Rusciuc* prin ferry-boat-uri, și care s'a terminat printr'un acord în urma căruia se vor construi 2 ferry-boat-uri. Lucrările antermergătoare necesare, au și început la finele lunei Iunie, atât la Rusciuc cât și la Giurgiu, iar Ministerul Comunicațiilor a și deschis un credit de câteva milioane.

Tot la finele acestei luni, s'a ținut la Berlin, congresul internațional al porturilor fluviale la care printre cele 16 state reprezentate a fost și țara noastră.

Insemnate adevăruri au fost spuse și hotărîte la adunarea generală a *Uniunei camerilor de comerț și agricultură*, ținută la începutul lui Iunie în care chestiunea transporturilor a fost pe larg desbătută de către delegați. Astfel, s'a arătat cât de necesară este complectarea rețelei de c. f. dealungul litoralului, cât de imperioasă este nevoia înființării unei linii de cabotaj, ce necesitate este pentru Sudul Basarabiei desvoltarea portului *Bugaz* și cât de mari sunt taxele percepute la trecerea prin *Strâmtori*.

Toate aceste chestiuni, Camerele de Comerț le repun în discuție în fiecare an, însă fără sau aproape fără nici un rezultat practic.

PERSONAL, MUNCA IN PORTURI ȘI PE MARE

In acest capitol am avut de înregistrat examenul ce s'a ținut la mijlocul lui Iunie la Galați pentru obținerea de brevete fluviale.

Deasemenea, am înregistrat dispoziținea luată de *Inspectoratul general al porturilor*, de a obliga pe toți proprietarii de barcaze de a avea angajate pentru o cursă, câte 2 conducători.

Grație acestei dispoziținni, se vor curma desele accidente de navigație (răsturnări, abordaje, etc.) pe care le suferă aceste îmbarcațiuni și care se datoresc numai faptului că conducătorii lor din cauza oboselii la care sunt supuși, nu mai sunt stăpâni pe conducere.

MARINA REGALA

In acest interval de timp la mare, unitățile Marinei Regale au executat prima parte a programului campaniei de vară.

Ultimele nave întârziate în Arsenal pentru reparațiuni, și prevăzute în planul de armare, au intrat în serviciu. submarinul *Delfinul* și cu nava bază *Constanța*, spre finele lui Iunie au fost la *Istambul* pentru îndocare. Evenimentul, cel mai însemnat l'a format sosirea la Constanța a distrugătorului *Regina Maria*, care a reprezentat Marina noastră la serbările încoronării regelui *George VI*.

Distrugătorul a sosit în Constanța la 27 Iunie și a fost întâmpinat în mare de către celelalte nave militare pe care se îmbarcase autoritățile militare și civile cari i-au făcut o frumoasă primire.

Școlile marinei, au terminat cursurile teoretice, iar elevii s'au îmbarcat pe navele de luptă pentru perioada practică, în lipsa unei nave școală, care să le dea putința ueni instrucții omogene în largul mărilor.

La Dunăre, deasemenea navele de luptă au început și ele instrucția.

DIVERSE

La acest Capitol, vom aminti un eveniment, care deși nu are legătură direcția cu marina, totuși îl menționăm. Este vorba de evenimentul politic al întâlnirii celor 3 șefi de guverne din țările Micii Înțelegeri.

Această întâlnire s'a făcut la 15 Iunie pe frumosul pasager *„Regele Carol II"* în Dunărea de Sus.

Faptul, l'am menționat pentrucă o unitate a Marinei Comerciale a fost cinstită pentru această întâlnire și pentrucă ne face să credem că contactul dregătorilor țării cu navele, îi vor apropia mai mult de această oropsită Marină Comercială și le vor da ocazia de a vedea și înțelege mai mult lipsurile și rosturile ei.

Tot aci, vom reaminti serbările *Zilei Apelor* cari s'au desfășurat la 27 Iunie în aproape toate porturile noastre maritime și fluviale, cu frumoase rezultate din punctul de vedere al propagandei navale.

EXTERNE

Fără îndoială că evenimentele de ordine extern au fost cele mai însemnate în această perioadă de timp, pentrucă acestea, — în două rânduri, — erau să aprindă din nou războiul.

Primul eveniment s'a întâmplat în cadrul războiului civil din Spania.

Se ştie că după atacul dela *Ibiza* în contra navei de linie *Deutschland*, după ce Germania a bombardat *Almeria*, ea a încetat împreună cu Italia de a mai face controlul în apele spaniole până când *Comitetul de neintervenţie* nu ia o hotărîre care să satisfacă aceste două ţări.

Comitetul de Neintervenţie, după desbateri nenumărate, a ajuns la stabilirea unui acord la 11 şi 12 Iunie care a fost pus în cunoştinţa celor două părţi beligerante.

Cele două părţi, au fost rugate să dea asigurări că vor respecta navele de război străine şi să ia măsuri ca forţele lor navale şi aeriene să se conforme acestor asigurări.

Deasemenea, cele 2 părţi să se pună de acord cu cele 4 puteri navale care execută controlul, pentru stabilirea unei liste de porturile spaniole ce pot fi folosite ca baze pentru navele de control şi pentru stabilirea unei liste de porturile baze pentru navele de control şi pentru stabilirea unei zone de securitate în aceste porturi. Partea cea mai însemnată a acordului, a fost că cele 4 puteri navale au ajuns să stabilească că orice agresiune, provocare sau în infracţiune la asigurările date de cele 2 părţi belgerante, va fi considerată de cele 4 puteri ca o chestiune de interes comun şi că independent de măsurile de legitimă apărare pe care partea legată ar înţelege să le ia, cele 4 puteri vor căuta să stabilească un nou acord asupra măsurilor comune ce ar urma să se ia.

Dar abia a fost stabilit acest acord, când o nouă provocare regizată de către *Komintern* s'a produs.

In zilele de 15 şi 16 Iunie, crucişetorul german *Leipzig* este atacat de către un submarin comunist. Enervarea a fost mare la Berlin şi îngrijorarea celor patru puteri nu mai puţin. Se părea că scopul Kominternului de a face Germania să provoace războiul, a fost atins.

Franţa şi Anglia n'au făcut cauză comună cu Germania, astfel că această putere, împreună cu Italia, s'au retras din sistemul de Control naval şi ameninţă acum să se retragă şi din *Comitetul de neintervenţie*.

Dela 16 Iunie până la finele acestei luni, au urmat discuţii peste discuţii în sânul acestei Comitet, fără să se ajungă la vreun rezultat. Intenţia Angliei şi Franţei de a executa ele controlul naval în fostele sectoare ce fusese atribuite Germaniei şi Italiei, nu convine acestor din urmă două ţări după cum nici propunerile Germaniei: acordarea calităţii de beligerant generalului *Franco*, remiterea submarinelor comuniste unei terţe puteri şi o demonstraţie navală comună în faţa *Valenciei*, nu convin Angliei şi Franţei.

In vederea unei măsuri represive, forţele navale germane s'au concentrat în Mediterana ca mai târziu să reia toate drumul spre patrie.

La închiderea acestui număr mic definitiv nu s'a hotărît.

Alte evenimente însemnate, dar tot în cadrul acestui război, au fost cucerirea portului *Bilbao* de către forţele spaniole naţionaliste şi scoaterea temporară din serviciu a chiurasatului *Jaimes I al* guvernamentalilor spanioli în urma unei explozii. Al doilea eveniment care era să aprindă războiul, nu însă în Europa ci în Extremul Orient, a fost acela întâmplat pe la finele acestei luni pe fluviul *Amur*.

U. R. S. S. a ocupat nişte insule pe *Amur*, spre marea nemulţumire a Japoniei. De aci, a început starea de tensiune care a dus la incidentul dela 29 Iunie. O canonieră japono-manciuriană ar fi tras asupra unui post grăniceresc sovietic din insula *Sitacevs*. Grănicerii sovietici ar fi răspuns tot cu focuri iar cononiera manciuriană şi-ar fi înteţit tragerea avariind o canonieră fluvială Sovietică.

Nu a lipsit prea mult ca războiul să isbucnească.

Desigur însă că starea haotică ce există acum în U. R. S. S., a determinat acest stat să depună sforţări mari pentruca să se aplaneze conflictul şi să nu aibă alte consecinţe decât o serie de proteste.

Printre alte evenimente externe mai enumerăm: marea revistă navală, italiană desfăşurată la *Neapole* la 7 Iunie în prezenţa lui *Musolini* şi a generalului *Blomberg*, care a întrunit 120 unităţi navale; vizita crucişetorului francez *Jeanne D'Arc* în portul german *Kiel* şi pe care o înregistrăm pentrucă este prima navă de război franceză ce face vzită oficială marinei germane după război şi în fine abondajul întâmplat la *Ceanak* în *Dardanele*, la sfârşitul lunei Iunie, între Cargoul Italian *Capo Pino* care vizita regulat portul Constanţa şi cargoul spaniol comunist *Magelano*, abordaj provocat cu intenţie de către această din urmă navă şi în urma căruia nava italiană s'a înecat.

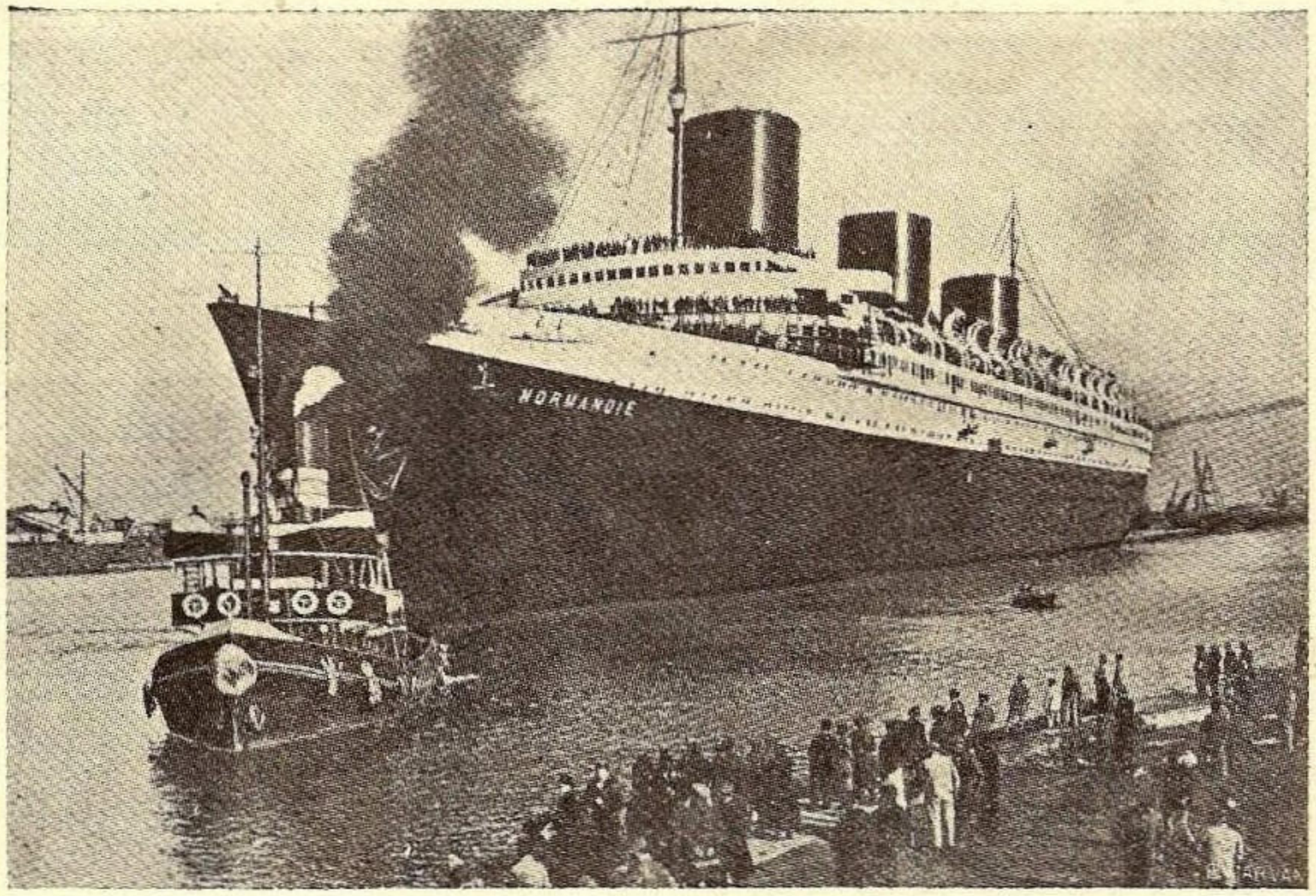
Ziua Marinei bate la uşe.

Se reaminteşte tuturor membrilor Ligii Navale cuvintele Augustului nostru Preşedinte, publicate în numărul festiv:

„Salut ca un fapt fericit iniţiativa Ligei de a face propaganda pentru înzestrarea marinei Mele cu un nou vas şcoală, care purtând numele celui vechiu, va deştepta în generaţiile de mâine acel avânt, acea disciplină, acel spirit al datoriei care trebue să fie substratul sufletesc al ori cărui marinar.

Opera Ligei Navale e o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bunăvoinţă, ci masa cea mare a populaţiei Româneşti"

Ca atare, la datorie: Fiecare înarmat cu o listă pentru noua navă şcoală Mircea să facă cea mai intensă propagandă în marea masă a poporului, care aşteaptă doar chemarea.



ULTIMA ETAPA

DE LA CORABIE LA SUPER-TRANSATLANTIC

de Dr.
P. VERZARIU

PUŢINE evenimente pe terenul navigaţiei maritime au stârnit atâta vâlvă în cercurile de specialitate cât şi în rândurile profanilor, ca construcţia, lansarea şi punerea în funcţiune a celor două supertransatlantice „Normandie" şi „Queen Mary". Intreseul ce-l poartă atât specialiştii cât şi cercurile largi pentru aceste două construcţii sunt pe deplin îndreptăţite. Pe unii îi uimesc nouile probleme tehnice şi economico-financiare ce au trebuit să fie rezolvate la construcţia acestor vase, pe cei mai mulţi, aceia cari nu sunt de specialitate, îi uimesc dimensiunile şi luxul neegalat până azi la nici-o construcţie de acest fel. Nu este însă vorba numai de lansarea a două vase oarecari, cu dimensiuni şi calităţi technice neatinse până în prezent, ci punerea lor în funcţiune reprezintă o etapă cu totul nouă în progresul construcţiei şi exploatărei de vase rapide de mare tonaj. Aceste două unităţi vor reprezenta poate, — cu micile modificări ce le vor impune experienţele ce se vor culege în cursul funcţionărei lor, — pentru un şir de ani, tipul celei mai înalte perfecţiuni, perfecţiune care cu greu va putea fi depăşită în viitorul apropiat.

Observând dimensiunile şi posibilităţile acestor vase minune, nu ştii ce să admiri mai mult, performanţa tehnică sau cea economico-financiară care a permis construcţia lor şi punerea în funcţiune.

In nici-o ramură a producţiei nu există o legătură atât de strânsă între economie şi tehnică ca în construcţia şi exploatarea vaselor, în nici-o ramură de producţie influenţa reciprocă a elementului economic şi a acelui technic nu este atât de pronunţat ca în navigaţie. Necesităţile economice au creiat la început navigaţia ca un accesor al comerţului, desvoltarea navigaţiei a fost secole dearândul îngrădită de elementul technic: materialul vasului, lemnul, care nu permite decât construcţii de dimensiuni limitate, spaţiul util redus şi în consecinţă parcursuri relativ scurte. Introducerea aburilor ca mijloc de propulsiune şi a fierului şi oţelului în construcţia corpului vaselor au liberat deodată navigaţia de îngrădirile cari impuneau o limitare a activităţii. Introducerea aburului ca forţă motrice şi a fierului şi ca material de construcţie, au permis creiarea de unităţi, a căror rentabiitate se putea calcula dinainte, graţie posibilităţei de a prevedea durata voiajului. Elementul timp, care joacă un rol atât de important în exploatarea capitalistă, nu mai era un element necunoscut, astfel că o calculare a costului transportului se putea face. Construcţia metalică a dărâmat deodată barierele ce materialul din trecut, lemnul, punea dimensiunilor vasului, aşa că s'au putut construi pentru fiecare grad de desvoltare a economiei, vasele cu dimensiuni, cari erau cerute în acel moment. Elementul technic a permis ca profesiunea armamentului să devie dintr'un accesor al comerţului maritim, o industrie de sine stătătoare, care de acum înainte va urma propriile sale căi de desvoltare. Noua industrie devenind de sine stătătoare a reuşit să schimbe la rândul ei într'o .jumătate de secol aspectul economic al globului. Graţie desvoltării ce a luat navigaţia maritimă, economia a devenit din continentală, economie mondială în sensul cel mai adevărat al cuvântului. Cerinţele crescânde a economiei mondiale, progres, la care în primul rând a contribuit industria armamentului, au pus constructorii de vase succesiv în faţa a noui şi noui probleme în ceeace priveşte dimensiunea şi iuţeala vaselor. Niciodată însă elementul technic nu a împiedicat desvoltarea economică a industriei armamentului, ci din contră, perfecţionări continue propuse şi realizate de tehnicieni au dat noui impulsuri şi posibilităţi industriei de armament maritim şi implicit desvoltării economiei, în serviciul căreia se afla.

Incă din 1852 s'a început sub conducerea şi după planurile genialului Brunel construcţia vasului „Great Eastern", un vas minune pentru timpurile de atunci, „Oraşul Plutitor" a lui Jules Verne. Dimensiunile sale depăşind cu o jumătate secol epoca sa, deabia au fost atinse din nou la începutul secolului nostru. Genialul său constructor a introdus o serie de inovaţiuni tehnice, cari în principiu s'au menţinut până în epoca noastră. Tocmai din cauza dimensiunilor sale, acest vas nu a ajuns niciodată să fie predat destinaţiei, pentru care a fost construit, — realizarea legăturii cu Australia fără alimentare intermediară — ocolind Africa, spre a evita Canalul de Suez în construcţie. Eşecul financiar complet se datoreşte exclusiv faptului, că acest vas a depăşit cu mult epoca sa. Circulaţia bunurilor nu a ajuns încă în acel deceniu la gradul de intensitate care ar fi putut să procure unui vas de asemenea dimensiuni încărcământ şi pasageri suficienţi pentru ca exploatarea să devie rentabilă. Socotind 350 franci aur de pasager şi 73 franci aur navlul mediu per tonă de marfă, cheltuelile unui voiaj pe Atlantic dus-întors de cca 1½ milioane franci aur, nu s'ar fi putut acoperi decât având la fiecare drum 1800 pasageri şi minimum 2000 tone marfă. Asemenea cifre nu reprezintă nimic anormal pentru epoca noastră, erau însă imposibil de atins pe vremurile de atunci.

Strânsele raporturi ce s'au legat mai târziu între lumea nouă şi continentul european graţie navigaţiei cu aburi, au transformat Atlanticul într'un „mare lac". Specializarea transporturilor în urma circulaţiei intense au produs pentru fiecare fel de trafic, categorii de vase corespunzătoare, în primul rând vase de pasageri. In deceniul al optulea circulaţia de pasageri a devenit tât de intensă, încât societatea Norddeutscher Lloyd a crezut sosit timpul

să întemeieze cu vasul „Elbe", la 1881, prima linie Europa-Statele Unite cu plecări şi sosiri după orariu fix. Acest vas cu viteza sa de 18 noduri representa pentru epoca aceia o performanţă respectabilă. Din cauza vitezei sale şi a mijloacelor tehnice reduse de încărcare şi descărcare nu putea realiza decât lunar două traversări adică câte o singură plecare dela ambele porturi terminus.

Fiecare an aduce un număr mai important de pasageri, se cereau plecări mai dese şi traversări mai rapide. Aşa s'a ajuns pe la finele secolului, la plecări săptămânale din fiecare continent, linia fiind deservită de un grup de patru vase cu o viteză de cca 20 noduri. Această viteză a fost suficientă să se acopere distanţa de cca 3200 mile dela eşirea Canalului Mânecei la New-York în cursul unei săptămâni, pe orice vreme, rămânând până la următoarea plecare a aceluiaş vas timp pentru eşirea şi intrarea în port, traversarea Canalului, debarcarea şi îmbarcarea, încărcări şi descărcări, aprovizionarea cu alimente şi bunker. Caracteristice pentru un asemenea serviciu au fost cele patru vase formând un grup, de tipul *„Kaiser Wilhelm der Grosse"*. Acesta deţinând panglica albastră, dela punerea lui în funcţiune (1897) până la 1903. Grupul de patru vase pentru serviciul regulat săptămânal s'a păstrat până în zilele noastre, bineînţeles azi pentru servicii cari n'au pretenţia să fie ultra-rapide.

In cursa pentru scurtarea duratei traversării s'a ajuns, tocmai în preajma războiului, la grupul de trei vase cu viteză de 23-24 noduri (grupul de vase Imperator, Vaterland, Bismarck) şi având deplasamente în jurul lui 50.000 Tone, dimensiuni impuse de vitesa vasului şi de considerente de rentabilitate.

Experimentele ce s'au câştigat în cursul celor patru decenii, au demonstrat, că următorul pas pe care marile companii conducătoare în traficul Atlanticului de Nord trebue să'l facă în perfecţionarea mijloacelor de transport pe această rută, — perfecţionări necontenite, pe care le impunea în primul rând prestigiul, — este serviciul săptămânal cu două vase. Problema s'a pus aproape în toate ţările interesate în exploatarea acestei rute, imediat după războiul mondial, dar dela idee până la realizare a trebuit să treacă mult timp cu studii şi încercări, unele din aceste studii ne ajungând la realizare nici până în zilele noastre. Factorii cari cooperează la realizarea ideei, sunt foarte numeroşi, unii mai greu alţii mai uşor de înfăptuit.

Marile companii de navigaţie franceze, engleze, americane şi germane s'au ocupat toate cu ideea construcţiei de asemenea supertransatlantice, dar până în zilele noastre numai planurile franceze şi engleze s'au tradus în fapt prin punerea în funcţiune a unităţilor „Normandie" şi „Queen Mary". Imprejurările n'au permis însă până azi nici englejilor nici francezilor să realizeze planul complect, fiecare având până azi numai câte unul din perechea de vase proectată.

Tipul acestor vase este de cca 80.000 Tone cu o forţă motrice de cca 180.000—200.000 Hp. Dacă se compară aceste cifre cu cele a ultimelor unităţi-record, (Bremen, Europa, Rex) se observă un remarcabil salt la tonaj şi unul şi mai accentuat la forţa motrică şi anume dela un deplasament de cca 50.000 Tone la cca 80.000 Tone şi la mecanismul de propulsiune dela cca 100.000 Hp. la aproape dublu. Se pune imediat întrebarea, dacă şi pentru ce a fost nevoe de un asemenea salt, şi dacă n'ar fi fost posibil ca să se ajungă la atingerea scopului şi cu un vas care ar fi avut dimensiuni şi forţă motrice între aceste extreme. Experienţele au arătat, că tipul vasului deservind linia Europa-New-York săptămânal cu două vase şi cu plecări fixe este acela, având caracteristicile de mai sus. La dimensiuni aproape identice au ajuns constructorii diverselor ţări cari se ocupau cu asemenea planuri şi cari au făcut calculele fiecare în parte şi, precum erau lesne de înţeles, în cel mai mare secret. Chiar construcţiie record de după război, cari tindeau la realizarea vechiului deziderat (Bremen, Europa, Rex) au arătat că ele reprezentau pasul următor în evoluţia spre ţinta fixată, deoarece viteza lor şi rezerva de forţă era insuficientă, pentru ca să poată asigura în mod constant şi pe orice timp, iarna şi vara, serviciul săptămânal.

Incă din anul 1926 Compania Cunard a ajuns la convingerea, că tipul vasului determinat de cerinţele moderne este acela de 1000 picioare. Bineînţeles, că dela proect până la realizare au trecut ani în cursul cărora aspectul economic al lumei s'a schimbat fundamental. Un asemenea proect măreţ nu se putea realiza, decât într'o epocă de prosperitate şi stabilitate economică. Şi de data aceasta, ca de atâtea ori, condiţiunile economice neprielnice au împiedecat înfăptuirea imediată a unui plan pentru care tehnica avea toate mijloacele de realizare. De fapt, după ani de pregătire şi tratative s'a semnat la 1 Decembrie 1930 contractul de construcţie cu şantierul, aşadar într'o epocă, când criza mondială începută în 1929 se făcea simţită pe toate terenurile vieţii economice. Şansele unei exploatări economice a unui vas de dimensiunile şi costul celui proectat scădeau pe zi ce trece. Numărul călătorilor Europa-America se diminua în fiecare an. De fapt cifrele ne indică :

In 1929 744.000 pasageri.
In 1930 634.000 pasageri.
In 1931 365.000 pasageri.

Aceste cifre demonstrează suficient dece a trebuit să fie întreruptă la 12 Decembrie 1931 construcţia vasului „Nr. 534" devenit apoi „Queen Mary".

Aproape concomitent cu punerea pe cală a super-transatlanticului englez s'a început şi dincolo de Canal construcţia unui „Super Ile-de-France" botezat mai apoi „Normandie". Când caracteristicele acestor vase au devenit cât de cât publice, s'a putut constata, că diverşii constructori au rezolvat aceeaşi problemă obţinând rezultate aproape identice. Nu a fost o cursă după un record nici măcar o întâmplare, ci dovada, că aceasta era singura deslegare posibilă. Cerinţele de viteză, preciziune, economie şi confort maxim au dus la acest tip de vas. Serviciul cu 2 vase cere o viteză de minimum 28 noduri ; aceasta este exigenţa principală căreia se subordonează toate celelalte. Cerinţa de preciziune impune, ca mecanismul propulsor să dispună şi de o rezervă de forţă de cca. 1/5 din forţa de mers normal, pentru ca orariul şi viteza medie să poată fi respectată cu orice ocazie şi pe orice timp. Aşa se explică, dece o întârziere de 9 ore pricinuită vasului Queen Mary de uraganul, care a bântuit pe Atlantic înainte de Sărbătorile Crăciunului, să facă să vorbească toate ziarele ca de un caz cu totul neobişnut. Viteza cerută impune dimensiunile aparatului propulsor şi implicit dimensiunile vasului, Pentru ca exploatarea să se facă în condiţiuni de economie maximă posibilă, se cere un număr maxim de pasageri buni platnici, cari însă la rândul lor au exigenţe de confort maxim, deci un nou element, care contribue la majorarea dimensiunilor. Pentru aparatul propulsor mărit considerabil, corespunzător vitezei majorate, şi satisfăcând şi cerinţele de confort a pasagerilor a fost nevoe de acest salt a dimensiunilor. Mai sunt apoi considerente tehnice şi economice care pledează pentru construcţia de vase cu dimensiuni mari. Regula tehnicei spune, căpentru a păstra aceeaşi viteză, mărind dimensiunile vasului nu va fi nevoe să se majoreze forţa aparatului propulsor în aceeaşi proporţie, ci mai încet. Dovada acestei reguli o dau cazurile repetate în ultimele decenii, când vase, cari au făcut serviciu un şir de ani, au fost lungite, spre a li-se asigura o exploatare mai economică. Aşa vasele „Sachsen" şi „Bayern" ale Companiei Norddeutscher Lloyd au fost lungite în anul 1933 cu 16,4 m. câştigând de pe urma acestei operaţiuni 1900 metri cubi, şi graţie formei mai bune şi la viteză, fără ca aparatului propulsor să-i-se fi adus vre-o schimbare. Aceste cazuri s'au repetat de mai multe ori în secolul nostru, aşa cu vre-o câţi-va ani în urmă cu cele patru transatlantice germane din clasa „Deutschland" cu vase de pasageri franceze şi cu unele vase-tancuri, obţinându-se în toate cazurile rezultate satisfăcătoare. Vasele mari reprezintă apoi o economie şi la costul lor de construcţie. Dacă d. e. un vas de 2.000 Tone costă Lstg 60.000, unul de 4.000 Tone nu va costa Istg 120.000 ci mai puţin. Pe lângă economia la cheltuelile de construcţie, se mai realizează o economie şi la exploatarea vaselor mari: la combustibil, la personal, la administraţia generală, taxe, etc. Majorând capacitatea vasului, fără a majora în proporţie aparatul propulsor, spaţiul liber pentru caric creşte. Se poate spune ca regulă, bineînţeles între anumite limite, că cu creşterea dimensiunilor lineare, cheltuielile cresc cu pătratul

dimensiunilor, în schimb beneficiul augmentează în proporţie cu capacitatea vasului, adică cu cubul dimensiunilor lineare.

Construirea şi exploatarea unor asemenea „record-ships" nu se poate face exclusiv din contribuţia capitalului particular. Construcţia lor cere capitaluri imense şi exploatarea lor se este cu foarte mici excepţii o afacere nerentabilă. Dacă asemenea unităţi se construesc este că de existenţa lor se leagă o serie de interese, superioare. Pentru marile ţări maritime este chestiune de prestigiu, ca vasul care deţine panglica albastră, să poarte pavilionul lor. Deasemeni şi pentru companiile de navigaţie obţinerea acestui semn distinctiv este în afară de prestigiu şi o chestiune de reclamă, de afaceri. Transtatlanticul „Kaiser Wilhelm der Grosse" obţinând în anul 1897 panglica albastră, a adus soc. Norddeutscher Lloyd, cu tot parcul său relativ redus de vase, 24% din numărul pasagerilor, cari au trecut în acel an Atlanticul din Europa în America. Transatlanticul „Bremen" deţinătorul acestui semn distinctiv cu începere dela 1929, a asigurat pavilionului său numărul covârşitor a călătorilor de plăcere din America. Vasul motor „Rex", căruia i s'a atribuit panglica albastră în 1934, a atras atenţiunea voiajorilor americani asupra rutei de sud, aducând liniei „Italia" un exces de pasageri, iar patriei sale un număr impunător de vizitatori. Urmărirea veniturilor de acest fel, prezenţa pavilionului naţional pe aşa zisele „linii imperiale" la cari se mai adaugă azi şi motive de ordin social, procurarea de lucru, determină statele maritime să consimtă la sacrificii băneşti importante pentru a face posibilă construcţia şi exploatarea a asemenea unităţi scumpe. Mai bine de jumătate din costul acestor vase este reprezentat, sub o formă sau alta, de mâna de lucru. Ţinând cont de acest fapt, nu trebue să ne mire că măsura contribuţiei statelor la construcţia ultimelor două supertransatlantice a întrecut tot ce s'a făcut în această direcţie în trecut. In cazul vasului „Normandie" statul a suportat o parte din spesele de construcţe care ar reprezenta circa costul mânei de lucru întrebuinţată, spese de cari altminteri le-ar fi avut — poate — de suportat sub forma de ajutor de şomaj. Tot statul a luat asupra sa o parte, şi nu cea mai mică a riscului de asigurare maritim şi în contra incendiului, cotă care n'a putut fi plasată pe pieţele internaţionale. Subvenţiile de exploatare trebuesc să se acorde în aceeaşi proporţie, dacă se ţine cont că acest vas, în care s'au investit cca 700 Mil. franci fr., nu va aduce anual decât reţetă de cca 200 Mil. franci fr., rămânând un beneficiu brut de cca 30 Milioane fr. fr. In asemenea condiţiuni nu se poate gândi la o amortizare a capitalului investit.

In cazul transatlanticului „Queen Mary" au mai intervenit în afară de motivele menţionate mai sus pentru „Normandie" şi unul de alt ordin, şi anume salvarea capitalului angajat în construcţia începută şi care trebuit să fie apoi întreruptă din cauza crizei ce pe fiecare zi se accentua.

După tratative lungi între statul englez şi companiile de navigaţie engleze conducătoare, Cunard şi White-Star statul a obţinut ca aceste două societăţi să-şi unească exploatarea liniilor lor Atlanticului de Nord (pe celelalte linii fiecare societate continuând să lucreze şi mai departe în mod independent) punând apoi aceste două companii de navigaţie unite în situaţia, graţie ajutorului material important acordat să continue şi să termine construcţia „Unităţii No. 534", pe care compania Cunard Line a adus-o în această asociaţie. Capitalurile procurate cu ajutorul statului britanic pentru terminarea construcţiei au fost de 3.000.000 Lire sterline, tresoreria britanică fiind autorizată să mai acorde după terminare drept capital de rulment alte 1.500.000 Lire sterline. Cu ajutorul acestor sume construcţia a reînceput la 1 Aprilie 1934. La 26 Septembrie 1934 vasul a fost lansat primind numele lui de azi. Deabia cu doi ani în urmă, la 12 Mai 1936, lucrările de montaj şi amenajare terminându-se, a avut loc cursa de încercare. Cu toate sacrificiile băneşti şi pierderilor sigure atât statul englez cât şi companiile interesate se gândesc de pe acum la realizarea completă a planului de construire şi al celui de al doilea vas de acelaş tip pentru înfăptuirea liniei săptămânale rapide cu două vase conform proectului iniţial. In acest scop statul englez este dispus să pună la dispoziţie companiilor unite Cunard-White-Star sub formă de împrumut 5.000.000 Lire sterline. A doua unitate de acelaş tip ar fi, — construindu-se la acelaş şantier — 750.000 lire sterline mai eftin decât „Queen Mary", deoarece toate cheltuelile cu încercările şi cele de amenajare a şantierului ar cădea, plus că a doua unitate ar mai dispune de toate ameliorările impuse de experienţele câştigate la construcţia primului vas.

Probleme cu totul noui au trebuit să fie rezolvate cu ocazia construcţiei acestor vase de dimensiuni neobişnuite, de exemplu pentru a găsi modelul optim al vasului Queen Mary, mai puţin de 22 modele de circa 5 metri lungime s'au construit făcându-se cca 8000 de încercări cu aceste modele în bazinele de carenă. Cu toate încercările şi studiile, au mai rămas probleme, cari putut fi concludente. Dimensiunile acestor vase fiind relativ reduse faţă de nouile super-transatlantice, altele sunt fenomenele ce se manifestă la ultimele construcţii de aprcape 86.000 Tone. Aşa de ex. efectele acţiunei forţei formidabile de cca 200.000 cai putere, asupra corpului vasului sau de cca 50.000 cai putere asupra unui arbore de elice, nu s'a mai putut studia până acum pe nici-un vas.

Ce întăriturí longitudinale se cere unei părghii de cca 300 m. lungime având o greutate proprie în stare încărcată de cca 80.000 tone, şi care în larg trebue să mai reziste şi la efectul valurilor şi a vânturilor. Să ne gândim apoi şi la greutăţile ce au fost de învins cu ocazia lansării acestei construcţii, care în acel moment, aşadar fără instalaţiuni şi fără maşini, cântărea 36.000 Tone. S'a răspândit svonul, că atât *Normandie* cât şi *Queen-Mary* ar avea în mers trepidaţiuni neplăcute. Ca orice corp gol, ca orice cutie, aşa şi vasele au o „resonanţă" proprie. Măsura acestei rezonanţe depinde de atâtea elemente disparate, necontrolabile dinainte, încât este cu neputinţă de eliminat din capul locului. Dacă un asemenea corp primeşte un „impuls" care are un număr de vibraţiuni identice sau multiplul numărului de vibraţiuni proprii, se manifestă fenomenul de resonanţă. Numai experienţele şi studiile pe loc, pe vasul în stare de funcţiune pot duce la stabilirea defectelor şi la eliminarea lor, operaţiuni cari necesită intervenţii în şantier. Aşa se explică, pentru ce ambele vase au trebuit să fie supuse la revizii ulterioare şi reparaţii în şantier, schimbare de elice, construirea de noui întăriturí suplimentare, schimbări şi amenajări ulterioare. Aceste mici neajunsuri nu pot să diminueze cu nimic înalta lor valoare tehnică. Să nu uităm că şi vasele-record precedente au avut nevoe de timp de ani de zile, până ce au ajuns să fie puse la punct respectiv până ce au atins performanţele lor definitive şi randementul maxim. Aşa vasul „Mauritania", care precum am spus, a deţinut panglica albastră 20 ani dearândul, n'a ajuns să realizeze traversarea sa record, de cât 5 ani după intrarea sa în serviciu. Ba mai mult, în anul 1921, după ce a fost introdusă combustiunea de păcură, şi-a bătut toate recordurile proprii precedente.

PROECTE DE VIITOR

Dacă proectele de construcţie de alte vase asemănătoare şi de către celelalte naţiuni interesate în traficul Atlanticului de Nord, au rămas în stare de proect, în dosarele lor secrete, faptul se poate atribui situaţiei economice neprielnice şi cursei de înarmare ce a cuprins naţiunile în ultimii ani.. Pentru punerea în aplicare a unui asemenea proect în condiţiuni normale este nevoie de o lungă perioadă de pace, când se pot face previziuni mai mult sau mai puţin sigure, de o situaţie economică prosperă şi înainte de toate de disponibilităţi în tresoreria şi de hotărîrea statelor respective de a contribui cu o parte însemnată la construcţia şi apoi la exploatarea de asemenea vase, deoarece unităţi de dimensiuni atât de mari şi costisitoare nu pot servi decât exclusiv la scopuri paşnice. Vasul „Mauritania" ,deţinătoarea panglicei albastre din 1909 până la 1929 a trebuit să fie îndrumat la începerea intensificării războiului submarin — în Martie 1916, pentru a fi în siguranţă, în susul râului Clyde a rămas până aproape de sfârşitul ostilităţilor. Utilizând asemenea unitate pentru scopuri militare, fie ca vas de transport de trupe, fie ca vas-spital sau chiar de crucişător auxiliar, riscul de pierdere la care ar fi expus din cauza dimensiunilor, nu ar fi în proporţie cu pierderea materială ce s'ar produce

ŞCOALA NAVALA

— VISURI —

OPTZECI de idealişti — încă în libertate — sunt gata să intre la prima lucrare scrisă.

Deşi pare o trupă fără coeziune, în realitate, acest tineret, are şi unele părţi comune.

Câţiva — foarte puţini, — fii de militari, îşi făuriseră poate mai de mult aceaţă ţintă. In schimb toţi ceilalţi, s'au hotărît mai mult terorizaţi de privirile întrebătoare ale părinţilor, decât sub imboldul unei chemări interioare. Ce te faci? Unde vrei să ajungi?

Nici măcar atavismul, lectura călătoriilor sau gustul de aventură. Cel mult, un cuvânt spus cândva la întâmplare, în frageda copilărie, să-i fi obligat la aceasta. Aşa se transformă, câteodată în decret Providenţial limbajul aproape sibilic al copilaşului.

Ceeace cunosc mai puţin aceşti copii, strânşi la poarta Şcoalei Navale, este însăşi meseria ce şi-au ales-o. Marea? Sunt mulţi care nici nu au văzut-o, în viaţa lor. Fie că sunt dela munte, fie că sunt dela şes, ceeace i-a adunat pe toţi aici, a fost mai degrabă dorinţa de a scăpa de acel ritm obsedant al vieţii de toate zilele, care te face să repeţi în fiecare zi şi la aceiaş oră, gesturi identice acelora din ajun. Numai această dorinţă de a scăpa de fixitatea locului şi a timpului a reuşit să le determine, chiar dela intrare, o caracteristică comună tuturor candidaţilor.

In loc de a se duce în fiecare dimineaţă la ora 9 la birou, ei se vor deştepta când la ora 4 dimineaţa când la miezul nopţei. Un singur semnal şi casa lor se va deplasa fie largul Mediteranei, fie în insulele Americei. Ei nu vor sta niciodată locului şi dacă este adevărat că prin prezentarea la Şcoala Navală au luat o hotărîre, e tot aşa de adevărat că ei nu au hotărît nimic tocmai pentrucă au preferat acest perpetuu necunoscut.

Şi totuşi cei 80 de candidaţi ştiu precis că deasupra porţii dela intrare stă scris: „Voi care intraţi aici, lăsaţi dincolo, orice speranţă".

Din cei 80 au mai rămas 20. Ravagiile matematicilor...

Mâine de dimineaţă fiecare elev primeşte costumul de marinar, iar peste 2 zile legătura cu uscatul este întreruptă, deoarece elevii se vor îmbarca pe nava şcoală.

Ca deobiceiu, cei vechi privesc la boboci cu mult aer de compătimire. Numerotaţi în roluri, repartizaţi pe borduri, fiecare începe să-şi cunoască vaporul.

Prima noapte de vapor rămâne neştearsă în mintea tuturor. Pământul, de acum înainte, se reduce la câteva puncte luminoase, roşi, verzi şi albe, care pentru marinarii de mâine vor însemna însă faruri şi insule.

Aceşti 20 de copii — atât de diferiţi ca origină şi educaţie — încep să-şi clădească un nou suflet, tocmai din cauză că încep o nouă viaţă.

Au trecut 3 luni şi probabil că primele impresiuni încep să se mai şteargă. Dealtfel, această viaţă salubră şi monotonă este aşa de bine calculată, minut cu minut, că ajungi de pierzi noţiunea timpului.

Au început să aibă chiar şi o altă înfăţişare. Hainele — la început cam scorţoase — au devenit mai suple şi chiar mai albe. Şi-au îmbogăţit vocabularul cu termeni din manualul gabierului. Curiozitatea lor este acum ataţată de alte elemente: fie de Canoniera care aduce la bord pe profesori, fie de apariţia postaşului.

Programul este invariabil! La ora 6 deşteptarea, ducerea hamacelor la bastingaje şi spălarea punţii. La ora 7 — la semnalul viu de siflee — toată promoţia este în arboradă. Parcă dinadins vasul are 3 catarge. La ora 9 — după o scurtă pauză — se armează toate bărcile, la un singur semnal. La ora 10 toată lumea este la clasă.

Această fericită îmbinare de program, are meritul că descoperă în mod precis cele două tipuri de elev, folositoare amândouă marinei noastre:

Cel care ştie multă carte la clasă, dar e timid şi nu

---

prin distrugerea lui, fără a aduce în schimb un plus ce ar egala pierderea lui.

Construcţia şi punerea în funcţiune a ultimelor vase-minuni este incontestabil o glorie a tehnicei umane, şi un merit incomparabil a organismului statal şi economic-financiar a ţărilor, a căror pavilion îl poartă. Prin cooperarea armonioasă şi înţelegătoare a tuturor factorilor interesaţi şi a sacrificiului material al statelor respective a fost posibilă construirea şi punerea în funcţiune a acestor minuni ale tehnicei, creindu-se tipul vasului viitorului spre gloria civilizaţiei umane.

poate să comande măcar o manevră; Celălalt dincontră, familiarizat parcă decând lumea cu această meserie, trece în schimb examenele teoretice numai cu proces verbal.

Iată un criteriu de revizuire generală a valorilor.

Totuşi mai sunt câţiva cari nu au înţeles încă ce legătură este între calculul orei când bordul superior al soarelui atinge orizontul mării şi cele două focuri de armă trase de facţionarii dela pupa, ca un omagiu la asfinţitul acestei antice divinităţi...

A sosit prima Duminică de libertate la oraş. 20 de elevi părăsesc vasul în acelaş timp. Toţi în mănuşi albe. După o lipsă de 6 luni dela uscat, par oarecum impresionaţi de fixitatea culorilor şi liniilor.

Ca şi pescarul care se întoarce dela larg şi care — aproape din instinct — caută, pentru a se odihni, colţul cel mai ascuns şi mai întunecat al casei, viitorii noştri amirali doresc liniştea şi calmul. Obişnuiţi atâta timp numai cu vocile bărbăteşti şi cu sgomotul vântului, găsesc în glasul femeilor şi în sunteul clopotelor, melodie şi mângâiere.

Totuşi la ora 18 toată lumea a trebuit să fie la bord.

De mâine începe o nouă eră: Imbarcarea pe torpiloare pentru navigaţie la larg. Fiecare elev cu sacul lui se duce la compartimentul ce i-a fost destinat; fie la căldări, fie la turbine. Acesta este adevăratul examen.

Nu există aliniament, nu există semn la coastă care să rămână nevăzut sau neidentificat. Această instrucţie se face numai în vederea războiului când farurile nu mai sunt aprinse şi când portul trebue să rămână tot timpul sub întuneric.

Au trecut 2 ani şi au mai rămas 15 elevi, căci 5 au fost eliminaţi. In tot acest timp întreaga coastă a Ţărei a fost străbătută, ziua dar mai ales noaptea şi de nenumărate ori. Un vechiu obiceiu îi îndeamnă acum şi spre alte mări. Sunt doar aproape formaţi.

Totuşi, ceeace nu cunosc încă, este ritmul lungilor traversade, dar mai ales nu ştiu să adapteze încă, propria lor viaţă meschină, la viaţa vaporului, care primează pe celelalte. Cine atinge acest grad de dezinteresare, punând soarta vaporului mai presus decât însăşi viaţa, acela se poate considera marinar complect, rămânând ca perfecţiunea să i-o dea doar lunga experienţă.

Plecarea navei Şcoală s'a făcut din port. Părinţi, rude, fraţi ,surori, unii chiar din cealaltă extremitate a Ţărei, au ţinut să răspundă la invitaţia făcută de Şcoală, de a asista la plecarea navei şcoală în cel mai frumos voiaj al anului. Revederea după 12 luni va fi la fel de călduroasă dar de data aceasta tinerii noştri apar cu primul galon de ofiţer. Raportul comandantului Şcoalei termină astfel: Promoţia 193... care mi-a fost mie încredinţată spre formare va fi o promoţie de elită, iar marina poate să-şi pună în ea cele mai mari speranţe.

In realitate aceasta va fi o promoţie la fel ca şi celelalte.

35 de ani, de acum înainte, numele lor va figura mereu în anuarul ofiţerilor. In fiecare an numărul lor se va micşora. Va veni apoi timpul când nu va mai rămâne decât unul singur, un Vice Amiral pe care limita de vârstă nu-l va cruţa nici pe el, la fel ca şi vântul de Decemvrie, care smulge ultima frunză.

Căpit. TRANDAFIRESCU

Fiind=că fu vorba de examen de admitere...

La toate examenele la şcolile pregătitoare, puntea cea mai grea de trecut e a matematicilor. Teza o încerc şi o învârtesc cei din comisie, ca să nu se asemene cu altele din trecut. Iar elevul tremurând, stă un ceas până să o priceapă, altul până să o deslege. Factorul „a" de emoţie, la unii devine „A".

Englezii, din acest punct de vedere sunt mai practici. Pun cestiuni din care să reiasă oare cum şi psihologia candidatului, care are în primul rând voe să vie ca toate tratatele şi să le cerceteze. In viaţă tot la bibliotecă va fi nevoit să recurgă, — totul e să ştie pe ce carte să pună mâna şi la ce capitol să o deschidă. Cine a învăţat, va şti să cate, — cine nu....

La unul din examene de admitere la şcoala Navală, delegatul comisiei a scos un ban de aramă şi l'a arătat elevilor.

— Il vedeţi, îl cunoaşteţi. Cine are în buzunar, poate să-l scoată pe masă. Acum... scriţi ce voiţi despre această monedă!

Linişte. Fiecare se frământă cam ce ar dori comisia să se scrie. După câteva zeci de minute tocul unui din candidaţi începe a măsgăli hârtia. După el, alţii la rând. Unii au părăsit sala.

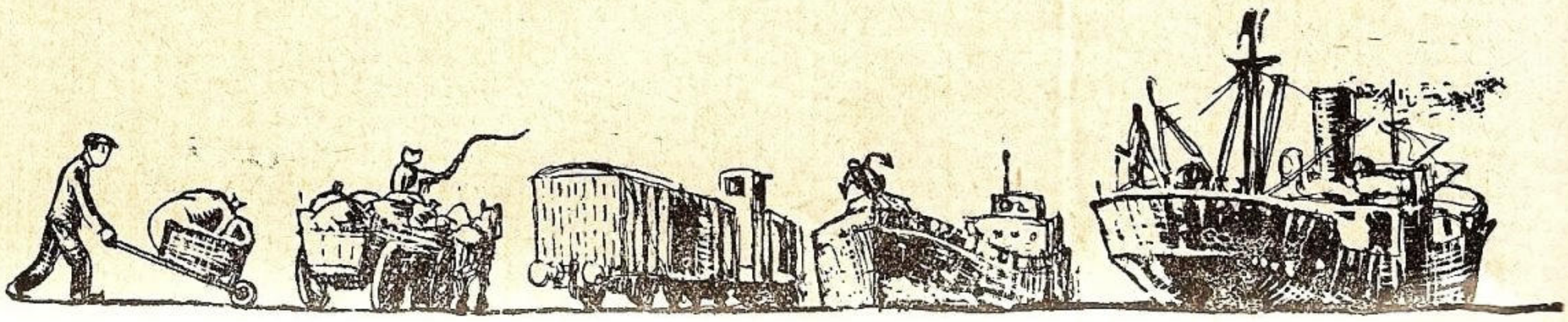
Un grup de candidaţi a scos şi o linie gradată şi în lucrarea lor au descris banul: diametru, grosime, câţi zimţi are, efigiile, etc., etc. Alt grup a tratat construcţia banului, de când era minereu în Suedia ori Spania, transport, topire, aliaj, batere, etc. Unii au scris despre valoarea monezii din punct de vedere al schimbului, înlesniri comerţului, — Alţii au vorbit despre înrăurirea banului, asupra civilizaţiei, a moravurilor. Şi aşa mai departe.

Comisia, din cercetarea tezelor, a putut trage numeroase concluzii:

1) Care e cultura generală a viitorului amiral.

2) Care e preocuparea: cei meticuloşi au făcut descrierea, cei cu spirit comercial valoarea din acest punct de vedere, cei filosofi pe cea din punct de vedere moral, spiritele ştiinţifice fabricarea, etc.

Ce ar fi dacă la apropiatele examene s'ar încerca şi la noi asemenea cestiuni şi metode, care să sperie de la început pe viitorul cavaler fără teamă şi fără de prihană?



Stelele 'nălţimilor

Stelele 'nălţimilor
Pururi depărtărilor
Ard a lor lumini.

Ard deasupra mărilor
Largu'ilor zărilor
Negrelor cetini.

Pururea seninele
Sclipesc viu luminile
Navelor în larg.

Valurilor mărilor
Largurilor zărilor
Inaltului catarg.

TH. ROSEN

Marină de pictorul Cap. D. Stiubei

Cântecul pescarilor

Noi suntem pescarii ce marea 'mpânzim
Cu sute şi mii de cârmace;
Cu lotcile negre pe mare pornim
Când vremea s 'arată a pace.

Acasă, iubite, neveste, surori,
Aşteaptă întoarcerea noastră;
Mătănii fac toate când scapără nori,
Sau ploaia loveşte 'n fereastră.

Noi suntem pescarii ce moartea sfidăm,
Căci suntem toţi unul şi unul;
Noi mării, cu trudă, din sân îi furăm
Scrumbia, nisetrul, morunul...

Dar deseori marea, haină şi rea,
Amarnic pe noi se răsbună;
Stârneşte pe'ntinsu-i, de câteori vrea,
Cumplită şi neagră furtună.

E vai de acela ce vela n'a'ntins,
S'ajungă de grabă pământul;
In braţe de valuri, de mare e prins,
Şi'n ea îşi găseşte mormântul.

Noi suntem pescarii ce marea 'mpânzim
Cu sute şi mii de cârmace;
Cu lotcile negre pe mare pornim
Când vremea s'arată a pace.

NICOLAE T. CRISTESCU

Fundul Mării

Urmând cu gândul povârnişul Mării,
Cu scop să cercetezi tainicu-i fund,
Te vei simţi ca' mrejele visării;
Ca intr'un vis feeric şi profund...

Arbuşti ciudaţi, cu jocuri colorate,
Pe care stau asteriile şir;
Din ei ţâşnesc lumini de nestemate:
Smarald, topaz, rubine şi safir.

Cu cât gândirea-ţi îl străbate,
Cu-atât decorul e mai de poveşti;
La orice pas o nouă vietate
Şi-o forfoteală stranie de peşti...

Cefalopode, foraminifere,
Meduze colorate violet
Şi pretutindeni linişte, tăcere,
De parcă se ascultă un secret.

E-atâta feerie, vis, fantasme,
C'ajungi să crezi — robit de taina ei —
Că cercetezi, ca Făt-Frumos din basme,
Palatele cu zâne şi cu zmei.

NICOLAE T. CRISTESCU

PROLOGUL REVISTEI

care s'a jucat cu prilejul a „101" zile la Şcoala Navală.

■

Onorat auditoriu, spectatori şi spectatoare
Sosiţi de pe tot pământul luminat de blândul soare
Dela şes şi dela munte, dela baltă, dela mare,
Anadalchioi şi Sinaia, Tekirghiol sau din Beyrut
Din Bombay şi Medgidia, London, Siutghiol... vă salut!

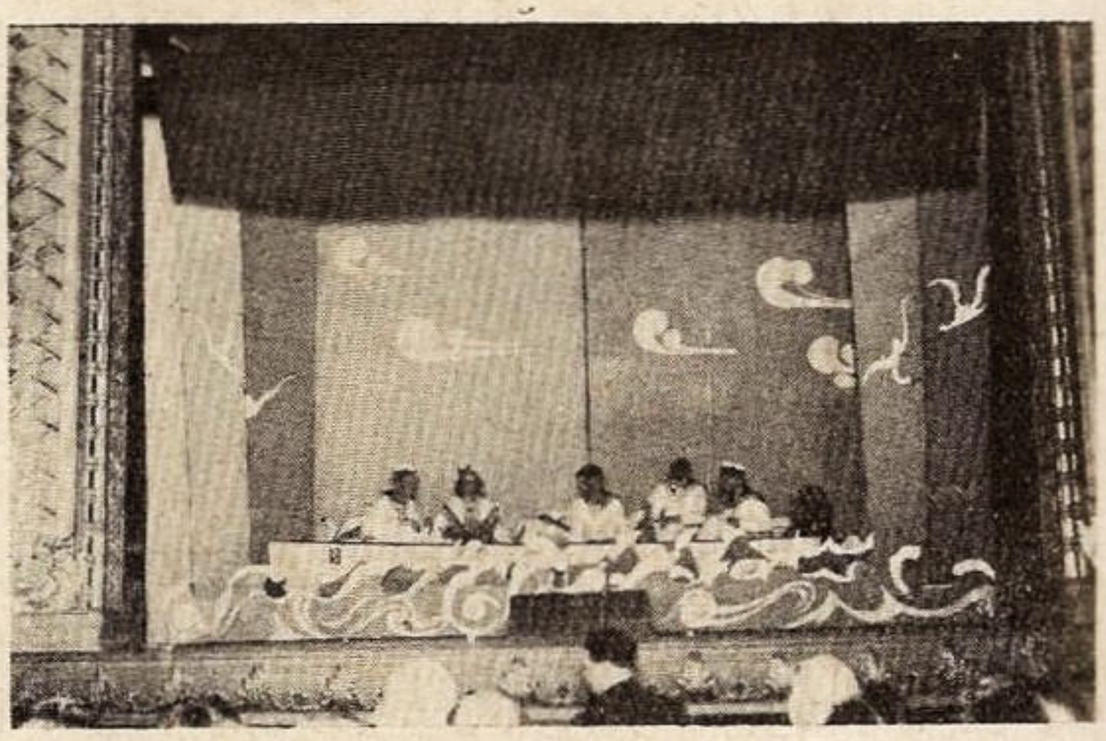
Duduiţe'n rochi de seară, din oraş şi deia sat
Cavaleri cu guler tare, ofiţeri dela uscat
Şi în fine toţi ce'n sală cu încredere-aţi intrat
Părăsindu-vă căminul sau divanul din fumoir
Pentru a fi aci de faţă, eu vă zic la toţi: Bonsoir!.

Şi acum termin cu gluma. Trec la fapte. Serios
Ştiţi toţi ce-i o sută una. Să repet e de prisos
Totuşi, în două cuvinte: e ceva „foarte frumos"
Vă voi spune deci subiectul din revista ce-am brodat
Ca să ştiţi de ce e vorba. Vă facem un rezumat

Apropos! Intâi de toate vă prezint pe interpreţi
Nu sunt staruri brevetate şi vă rog să nu credeţi
Că-s trimişi din Yokohama, Hollywood şi chiar Gârleţi
Dela opera din New-York, Târgu-Jiu... aşa plocon
Dela casa Metro-Goldwin, Stollwerk, Gagel, Parlophon

Nu, căci starul ce apare e „steluţă" mai discretă
Nu e star ca Ginger Rogers, n'are ifos de vedetă
In schimb este frumuşică, nu prea 'naltă, dar cochetă
N'a fost vampă, nici solistă, scena'n viaţă n'a urcat
Are 'n schimb alte talente demne de aplaudat.

Saltul promoţiei dat „steluţei"



Rătăcind cu barca pe valuri

Altfel începe să plângă şi s'a dus farmecul serii
N'o jigniţi deci pe „steluţă". Se revoltă partenerii
Partenerii! Da uitasem şi pe ei puţin să-i perii
Să nu credeţi că sunt Ghebli, Mojukini sau Berimori
Sunt Ioneşti, Popeşti şi Nae, toţi de teatru amatori

Veţi vedea cum rar se'ntâmplă, tot ce poate fi mai nou
In materie de teatru: marea pusă'ntr'un tablou
Şi adusă chiar pe scenă. Fac acuma un rondou
Şi vă cer o indulgenţă: nu 'mpuşcaţi pe muzicanţi
Fac şi ei ce pot săracii. Nu uitaţi că-s diletanţi.

Acţiunea se consumă pe oceanul Pacific
Prima parte pe vaporul, nici prea mare nici prea mic
Ce, servind de Navă-Şcoală, plimbă pe elevi un pic.
Dar, regimul era aspru şi elevii 'n disperare
Părăsesc bordu 'ntro noapte avântându-se pe mare.

Faptă 'n fond necugetată; pedepsitu-i-a destinul
Le-au lipsit de toate'n barcă, apa, pâinea chiar şi vinul
N'au avut decât o velă, vânt deloc. Mai mare chinul!
Când subit iată salvarea: Insulă la orizont
Neştiută de corăbii, netrecută'n mapamond

Debarcări, evenimente în decor de chiparoşi
Au găsit banane, cocos şi „locuitori frumoşi"
Veţi aplauda de sigur, la sfârşit, prea bucuroşi
Că s'a terminat revista şi-o să înceapă apoi dansul
Dar mai este pân ' atuncea, asta este doar avansul.

Iar acum când totu-i gata, un mic sfat; nu vă jenaţi
Şi de e vre-o poantă bună râdeţi şi aplaudaţi
Vă gândiţi că'n cercul nostru aţi venit să vă distraţi.
Inc'o ultimă privire: totu-i gata, chiar lumina
Maestre menajază sala, nu uita să pui surdina.

Sus cortina.

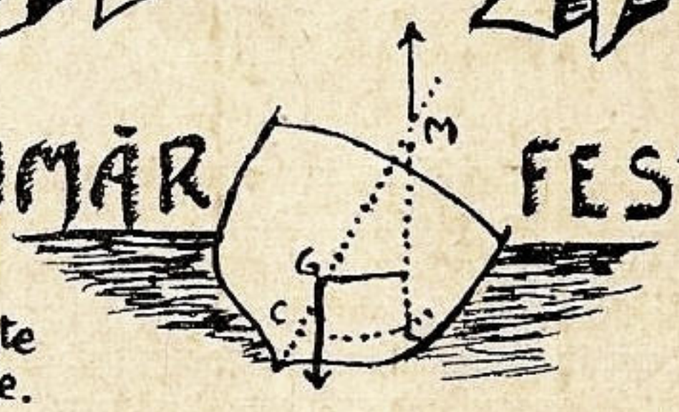
RICK ŞTEFAN

...chventii Scoalei Speciale

...e Iulie 1922.

METACENTRU

NUMĂR FESTIV



...spore când poate
...ntine de foale.

Girant responsabil:
Ovidiu.

PE DRUM 'NAINTE

de Lt.-C-dor MARCU V.

Versurile de mai jos, al căror autor azi e comandor aviator, închinate primei promoții a Școalei Navale (1922), au apărut întâia oară în revista „METACENTRU". De pe atunci mijește la orizont viitoarea navă-școală.

Ca în zile de paradă, ne strânserăm azi, cu toții,
La recepția solemnă a acestei noi promoții,
Ce cu drept cuvânt, e prima, ca promoție navală
Deși azi improvizarăm, la serbare Vasul-Școală,
Ce avea să complecteze, între altele, decorul,
Cu același drag, salutul l-aduc celor ce-și iau zborul
De pe băncile umile, unde-au stat doi ani de-arândul,
La meridian să treacă le-a venit și lor azi rândul.

De-ai fi spus odinioară c'or veni zile de-aceste,
Se părea pentru Marină, că sunt vorbe de poveste.
Pe atunci era pe vremea când amarul, marinarii
Și'l împărtășeau în școală cu geniștii și tunarii.
Și era teribil lucru ca elev în anu'ntâi
Căci neîmpăcata soartă abătându-ți pașii tăi
In spre Don 'Maior s'acesta o privire mai blajină
Dacă-ți arunca, adio !... la Hotelul Rogojină
Nimereai, între aceleași siluete de tavernă,
Pe imensul pat de scânduri cu peretele drept pernă.

Pe acolo marinarii au ros ani de-arândul varul,
Căci ne'nființam în serii, să continuăm calvarul,
Când la vre-o Hipologie nu aveam mutra atentă,
Sau veneam după vacanță cu mustața cam absentă.
Cap de 5 sau 6 clase, tot acolo la închisoare
Mucezeai pe-o rogojină. Câți dintr'ânșii n'au fost oare
Ce și-au spulberat acolo scrumul visurilor lor...
Ce alaiuri de trompete pân' s'ajungi la dormitor
Unde te-așteptau inspecții și nocturnele plantoane.

Ce zbierau plotonierii când erau în rele toane
Și găseau că-i fără lustru nasturele la capelă,
După stingere, ce droae de statui de sentinelă !
Și a doua zi pomelnic pe registru de raport.
Iar la urmă închisoarea cu modestul ei confort.
O! De-aveai vre-o insignă, sau vre-o ancoră la mână,
Nimereai la garda pieței, la temniță, pe-o săptămână
Te-aprindeai după romane de Loti și de Farrère
Și-ajungeai, punând galonul, doar un simplu pasager,
Pela bord, la îmbarcare, după doi ani de mizerii,
Și-au trecut prin încăperea Școlii, serii după serii,
Ce făceau, scăpând pe poartă, sărbătoarea (toți o știu),

Aplicații de Manevre, doar cu barca'n Cișmigiu...
De-așa vremi ne 'nvredniciram în promoțiile trecute
A fost epoca de pinteni, de 'nchisoare și căpute!!!
Dar s'a dus (O ! dei ricordi) într'o bună zi Marina
Își schimbă de domiciliu și atuncea stop mașina.
Și-adună pavilioane, o torpilă și trei mine,
Încărcă trei lăzi de cursuri de Manevre și Turbine,
Și-o porni din Capitală, luând drumul spre Constanța.
De acum avem o școală, pân'azi numai speranța.
Și la noi ca ori și unde, ca 'ntre națiile toate,
Fu eterna epopee, lupta pentru libertate.
Au trecut doi ani de-atuncea, de la schimbul de adresă
Azi promoția întâia vă puserăți prima tresă.

Și-au venit mai marii voștri la a voastră 'nnaintare,
Nu s'a pomenit vre-odată pe la bord, așa serbare,
O! Vi se părea departe, pentru unii o himeră
Clipa de sfârșit a Școlii și intrarea 'n carieră,
Zilnic cursuri, aplicații, teme scrise și orale,
Exerciții de manevre, de înot și de semnale.
Exerciții cu sextantul, pentru împușcări de aștri,
(Din aceia după boltă, nu din cei cu ochi albaștri)
Și puzderie de teze, la Balistici și la Mine,
Iar la urmă peste toate și examenul de fine.
Le-ați trecut, ca o escadră pe o mare agitată
V'ați distins până la urmă prin formația păstrată,
Cel din urmă front de astăzi l'încheiarăți cei prezenți,
Nu elevi, ci de-astă dată front de sublocotenenți.
Voi veți duce de acuma faima noilor promoții,
Tot cortegiul de iluzii, de speranțe și emoții
Il simțim ca altă dată, cu voi astăzi împreună,
Vă primim în rândul nostru cu avânt și voe bună!
Pentru voi tot ce e astăzi, e o clipă din viață,
Cum zadarnic cauți alta, mai sublimă, mai măreață,
Nu-i o simplă agățare de galoane, la o haină,
E intrarea 'n carieră, e un rit, este o taină,
Părăsiți copilăria azi, ca 'ntr'o metamorfoză,
Și păsiți în largul vieței, ce părea atât de roză,
Cum își iau din cuiburi puii, în spre zori senine sborul,
Astăzi camarazi fiți mândri, căci al vostru-i viitorul.
Recunosc că și'n Marină, ca ori-unde, nu se poate
In spinosul drum al vieții, din iluziile toate
Să nu fie câte una, ce-ți va înșela speranța,
Și s'ajungi pela Sulina, când tu poate vrei Constanța,
Sau vre-odată la Țiglina, ca să instruești recruții,
Când dintr'un motiv sau altul, la onoarea asta nu ții.
Ei, atuncea amintește-ți în momente de acestea
Că așa este viața, că e veche rău povestea...,
C'au avut și-atâția alții, înaintea ta iluzii
Spulberate 'n carieră, din pricina de confuzii!..
Recunosc și împreună recunoaște asistența,
C'o să ai decepții multe, cât există Intendența,
O să-ți tae alocații, o să-ți masacreze conturi,
Fii nepăsător și rece, dacă poți să iei aconturi
Nu te îngriji de soldă c'o mărește, sau c'o tae,
Din aconturi, nu din soldă, am trăit câți vezi, o droae.
Nu-ți știrbi entuziasmul și de-o fi sau nu posibil,
Fii întotdeauna vesel și boem incorijibil...
O! vei întâlni atâția ce vorbesc de milioane,
Te-or sfida din vre-o mașină tăetorii de cupoane,
Care țin să li se-admire singurul lor merit, banul,
Când aruncă pe o carte solda ta de pe tot anul.
Nu-i invidia, în viață nu-i acesta idealul,
Snobi nu trec la nemurire, ei se pierd obscuri în valul
Vietăților obscure, ce-au trăit doar pentru ele,
Tu oricând să știi de-acuma, mai ales în clipe grele:
Poezia tineretii e 'n avânt și 'n resemnare
Pentru cei intrați în casta vagabonzilor de mare
La această vorbă veche, ia adese-ori aminte.
Deci, Promoția întâia, de acum: PE DRUM
NAINTE

LEGATURA SUFLETULUI CU MAREA

AUD vorbind așa de mulți despre mare, dar am convingerea că femei sunt puține, cari o cunosc, cari au trăit luni întregi legănate de valurile zbuciumate ale acestui idol lichid, această pasiune fără leac, a celor ce o cunosc.

In primul meu drum pe apă, drum fără praf, marea m'a primit luminoasă la față, zâmbitoare poate pentru a mă prinde pe veci cu vraja ei. Și am plutit ceasuri întregi între cer și apă, apoi deodată apare la orizont o dungă argintie: e conturul uscatului la intrarea 'n Bosfor ce se desfășoară sub ochii noștri uimiți, această grădină din vis. Nu găsesc cuvinte pentru a-l putea descrie cu îngrădirile lui de ziduri, cu boschete și chioskuri pline de mister...

Și cum eu stau în prova navei, nu pierd nimic din farmecul Bosforului, îl văd ca un decor feeric....

Vasul e oprit apoi pentru control de autoritățile turcești și atunci te lovește realitatea și vezi că nu ești pe un vas fantomă, ce te duce pe drumuri însorite, înflorite dar fără țel, căci trecem înainte spre Galata-Port și Instambulul îl voi vedea pentru prima dată.

Am stat la cheiu. Zgomotul asurzitor, strigăte în atâtea limbi ale orientului apropiat, de către cei ce-și câștigă pâinea întru sudoarea feții lor, te aduce la realitate, iar la o distanță destul de mică, se vede adevăratul Istambul într'o majestuoasă liniște, cu siluete zvelte, elegante de minarete...

Am luat drumul spre Dardanele și în jurul nostru totul e poleit de soare.

Apoi după o altă noapte în împărăția apelor, pe la ora 9 dimineața, s'a ivit muntele Athos în tribord. L'am văzut vre-o două ceasuri, apoi iar cerul și apa, privirea—nefiind pedepsită să se oprească nicăiri. Și e jocul de lumină așa de minunat când soarele se pregătește de culcare, încât e imposibil să înțeleagă, să cuprindă toată splendida minune, cine n'a văzut-o din larg, căci trece dela verdele viu care te face să privești certitudinea existenței unei vieți în adâncuri, prin gama tuturor culorilor ce-ti poți imagina.

Și apoi apare Salonicul și eu mă umplu de soare, de lumină sufletească și am impresia că am în fața mea irealul... și mă învălue o mulțumire caldă, odihnitoare și o neliniște: presentimentul legăturii, ce va fi între mine și sudul luminos. Așa cum ne apropiem mereu, am marea bucurie de a-l vedea mai frumos decât îmi închipuiam. Salonicul e primul oraș, din lungul șirag de perle din marea Mediterană, care mi-au lăsat în suflet un dor de mult soare și căldură.

Și-mi trec pe dinaintea ochilor neuitatele nopți și dimineți pe mare, care nu se poate să nu lege sufletul omului de ea... nu se poate să nu-l robească pentru toată viața pe marinar, acestei capricioase zeități cu sute de mii de fețe: MAREA!

Era într'o zi de Noembrie, dimineața, când am ajuns și rămas în rada portului Pireu. Soarele abia zâmbea, ca un moșneag înțelept și înțelegător, ce ieșea câte o clipă dintre nouri să lumineze, să privească nebănuita frumusețe a acestei dimineți, de o măreție ce o întâlnești numai în natura liberă, neîncătușată, căci tot necuprinsul apei, cât vezi cu ochiul, e acoperit de negură, pătrunsă de lumini, ce-i dă întregului, culoarea unui enorm opal... Și în aceste lumini opaline, din când în când se vedea câte o barcă cu pânze, ca un vas fantomă, ce apoi dispărea la orizont, iar la distanțe mici vezi bărci de pescari, ce-și câștigă pâinea între atâtea pericole, ce le cuprinde această zeitate lichidă... S'a făcut ora 12 și ridicăm ancora,, reluăm drumul spre Istambul, unde ne așteaptă Bosforul într'o haină de sărbătoare...

Totul era încă fără pic de zgomot, căci abia e ora 6½ dimineața. Vaporul nostru fluieră, iar o sirenă din port răspunde la semnal. In tribord răsare soarele și atunci negurile de pe apă devin albe, strălucitoare, luminoase iar cerul plin de voioșie... și e o îmbinare de culori, ce n'o poate uita cine a văzut-o vre-odată! Și toate astea în Bosforul frumos ca un paradis.... In fund, în partea asiatică, străjuesc siluete de minarete la orizont, lumiate și ele de răsăritul soarelui.

Intr'un alt drum, între Sicilia și Grecia, deodată, pe la ora 7 dimineața, ne pomenim într'o fășie groasă de negură, încât vasul nostru era silit să dea semnale, pentru a evita vre-un eventual accident, apoi veneau fășii de soare de lumină, de veselie, iar pe la ora 10 iar o pătură de ceață, ce-ți întristează sufletul... pe urmă iar soare drept recompensă pentru orele de adâncă tristețe din timpul drumului neguros!

Și precum aceste dimineți, mi-au lăsat soare și veselie în suflet, tot așa au farmecul lor, nopțile de mare, care mai mult, decât începuturile de zi, te apropie de Dumnezeu.

Cine n'a trăit acele clipe, când zile întregi, nu vezi decât cerul și apa, nu va înțelege ce-i necuprinsul, ce-i infinitul... ce-ți dă o profundă liniste și mulțumire gravă și adâncă de nu-ti mai pasă nici de monstrul pufăitor ce trece nepăsător înainte și nici de multe lucruri mici și meschine; știi numai că firea e dulce, măreață, dar sinceră, un lucru așa de rar la oameni.. Și eu de pe puntea bărcilor, unde mi-e cabina, pot soarbe necuprinsul și mă îmbăt de această incomparabilă noapte pe mare...

Și a trecut iar o noapte și iar o zi și eu stau buimăcită în fata acestui înălțător spectacol: sfârșitul zilei pe mare: SEARA!

In fund, spre pupă, soarele a apus și cerul, care nu-i cu totul limpede, e roșu ca fata unui om ce-a plâns sbuciumat după plecarea cuiva iubit... Și noi chiar spre răsărit înaintăm și dela această tristețe a cerului si până la navă, pe tot cuprinsul apei, este o dâră mai luminoasă, este urma ce-o lasă vaporul ce trece nepăsător înainte... Și cu această dâră, parecă rămâne legătura între mine și zbuciumul de adio al soarelui de mare, între mine si nopțile clare pe mare și virtutea tăcerii ce-o răspândește firea, adorata mea amică, care te mângâie, te ocroteste, te încălzește!... Doar sigur știți, că sunt tăceri dulci, calde, mângâioase...

In timp ce eu scriu, afară încet se înoptează și contrar unora, mă simt nespus de bine singură cu mine însămi sunt admirabile clipe de reculegere, nu ca singurătățile din marile metropole. Abia în mijlocul firii înțelegi acest lucru, dacă cunoști și viața ucigătoare de suflete a marelor orașe...

Tot ce v'am spus, e atât de slab pentru cunoștințele grozave pentru marea pasiune ce am, ce avem pentru mare, pe care o cunoaștem și o iubim cu o dragoste ce se va isprăvi odată cu această viață a noastră pe pământ.

ELENA-MARIA MUNTEANU
(MĂICUȚA)

SUNT 30 DE ANI

CÂND cele trei strălucири ale farului Ghir au fost lăsate în siajul navei, drumul continuă dealungul unei coaste sinistre.

Niciun far până la Villa Cisneros la 600 Mm.

Nici-o ridicătură până la Dakar. Litoral fără relief, promontorii întinse, orizont nesigur.

Nisip ?... nici atâta ; în anumite locuri nu există nici stâncă, nici pământ mare; ceva nesigur, apă consistentă sau nisip lichid, nu se mai ştie. Şi soarele, soarele tropical !... Nisipurile nesănătoase ale Saharei nu puteau avea altfel de frontiere. Ele sunt trecute pe hartă cu litere groase, ca o mărturie a unui trecut de blestem: bancul „Meduzei" golful „Plângerii", colinele „Desnădejdei" baia, „Mâhnirii" Puerto Cansando, „portul oboselii" o mlaştină infectă şi pustie care Dumnezeu ştie după ce aventură a putut merita numele de port... Puncte de orientare ?... Pe hartă sunt destule: epava lui *Montésquieu,* epava lui *Chahshseloup-Laubat,* epava lui *Jean Bart,* epave, epave anonime...

Nimeni nu le mai cunoaşte numele.

De unde au venit, cine sunt aceste nave moarte ?

Unele din ele înfruntau cândva cu mândrie urgia uraganelor ca adevărați aritrocrați ai mărilor; ca un epitaf istoria lor rămâne. Dar celelalte, umile figurante pe drumurile largului, aruncate aici în groapa comună ?

Ele păstrează secretul agoniei lor, pe care nimeni şi niciodată nu-l va putea pătrunde.

Crucişetorul *Jean Bart,* aflat de mai mulți ani în rezervă la Arsenalul Lorient pentru lucrările de reparație generală, a fost rearmat la începutul lui 1907 pentru a complecta Divizia Navală din Atlantic.

Inainte de ralierea escadrei el trebuia să execute anumite lucrări de hidrografie pe coasta Africei Occidentale ca apoi dela Dakar după vizitarea Antilelor, Americii de Nord şi Canadei să coboare spre Brazilia şi spre coastele înflorite ale Argentinei.

„Incă din zori — scrie un ofițer depe *Jean Bart,* urmărim drumul cu viteză redusă dealungul coastei Africane, tristă şi pustie. Doar epavele navelor naufragiate ne opresc privirile. Una din ele, cea mai recentă, ne atrage atenția: este un mare vapor, a cărui cocă solidă pare că sfidează încă duşmanii care au răpus-o'.

Ofițerul a pus pe hartă punctul acestei noi epave şi întors pe pasarelă caută să citească numele acestui cadavru abia răcit.

„Noaptea se lasă repede prin aceste locuri, fără crepuscul. Suntem repede înconjurați de întuneric. Se aprind luminile de drum. Navigăm în ritmul regulat al celor două elici. Deodată, o tâşietură îngrozitoare, urmată de două sguduituri puternice... Atât ! Jean Bart a atins fundul. Suntem eşuați. Ora exactă 6.40".

Atât scrie ofițerul. Asta e deajuns. Viitoarea ediție a hărților marinei, va avea însemnat la 20 mile sud de insula Pedra un nou reper; epava lui *Jean Bart,* pe care marinarii de mâine o vor cerceta cu binoclurile, la rândul lor.

Dar ei, cei depe *Jean Bart,* nu ştiu încă: crucişetorul continuă să trăiască în această seară de 12 Februarie 1907. In luptă cu moartea el se apără cu toată revolta organismului lui puternic şi sănătos. „.... nava ridicată de hulă recade pe fund. La fiecare din aceste isbituri a căror violență crește mereu, corpul geme dureros. Elicile se învârtesc în gol. Câteodată elicea din tribord se înfige în nisip trepidând îngrozitor"....

„Noaptea trece şi toate eforturile sunt fără nici un rezultat. *Jean Bart,* obosit de luptă se înclină încet la tribord. Dimineața, uscatul se profilează la aproximativ o milă. De jur împrejur numai valuri brizante şi stânci amenințătoare... Mândra lui revoltă pare învinsă... Ca un corp rănit, *Jean Bart* pare că sufere. Dimineața a trecut aruncând peste bord o sută de tone de cărbuni, apoi proectilele de exerciții ale artileriei mijlocii şi uşoare".

Nimic de făcut. Ghiarele morții se strâng încet dar sigur „....la miezul nopții (17 Februarie), Jean Bart împins pe un banc de corali, se pregăteşte să moară".

Resemnarea face să se înțeleagă că numai este nici o speranță; nava este condamnată.

„Prevăzându-se înecarea căldărilor, evacuarea este absolut necesară".

In 1907 aceste agonii sunt mortale. Navele în luptă cu moartea nu pot cere ajutor.

Ele nu au pentru apărare decât propria lor energie....

După şase zile de luptă disperată, nimeni nu se mai îndoieşte de desnodământ: „desigur la minister nimeni nu bănueşte naufragiul nostru. Ne cred ancorați la adăpost în baia Lévrier....".

Simțindu-se învins şi nevoind să moară împotmolit, pe această coastră blestemată, el care visase alte idealuri, *Jean Bart* trimite o balenieră la Lévrier la 70 mile sud. In aceiaşi zi în cargou englez care trecea prin apropiere, este însărcinat să ducă la Las Palmas (Canare) telegrama de S. O. S. a lui *Jean Bart.*

Ajutoarele nu întârzie: din Dakar soseşte *Jeanne-Blanche* yachtul guvernatorului Africei Occidentale franceze, urmat de avisoul *Goéland.* Apoi din Franța, crucişetoarel *Gloire* şi *Condé* transportul *Drôme.* Au venit la timp pentru a fi de față la ultima clipă.

„....în ziua sosirii ajutoarelor, chila lui *Jean Bart* s'a rupt şi compartimentul maşinilor înecat. Nava a murit... ..... în Duminica Paştilor totul s'a sfârşit. Epava a fost evacuată şi în clipa când părăseam pentru ultima oară puntea acceea dragă de care ne lega atâtea amintiri şi mai ales atâtea speranțe, am salutat cu ochii plini de lacrimi pe acela ce a fost mândrul crucişetor *Jean Bart.*

Agonia lui a durat aproape patruzeci de zile în timpul cărora, încet, încet, viața se stingea pe măsură ce oamenii, deveniți inutili, erau evacuați.

„Navele au destinul lor.. Nici una nu era mai impunătoare ca asta şi...' termină ofițerul cu amărăciune...

Jean Bart a murit, dar sufletul lui rămâne.

Trei ani mai târziu, în 1910 Arsenalul Lorient punea în construcție un nou *Jean Bart* de 23000 de tone, care şi astăzi poartă cu mândrie pavilionul țării lui pe mările globului.

Un asemenea nume, nu putea dispare din flota franceză. (Cum nu poate dispare nici MIRCEA. N. R.).

După „Le Yacht"

Lt. Isbăşescu

DRAMELE MARILOR

OCEANUL INAPOIAZA MORȚII

de
JOAN LOWELL

San Francisco în luna Aprilie: deasupra împletiturei de catarge și pânze, asemeni unei uriașe țesături de păianjen, dealungul cheurilor, flutura steagul albastru al vestitului *Star*. Drapelul american bătea tot atât de mândru la *pic* [1]) Era primăvara și zi hotărâtă pentru pornirea spre larg.

Star — trebuia să pornească cu pânzele întinse spre Wrangel, Alaska. La bord: echipajul, sărătorii și pescarii, în totul o sută treizeci și opt de oameni veniți din toate colțurile lumei, așteptau cu nerăbdare clipa plecării. Ingrădiți la prova Chinezii se luptau în acel colț cu miile de șobolani indignați. Un bucătar chinez pregătea hrană specială compatrioților săi și un Budha de bronz, așezat pe o bârnă ,contempla liniștit vizuina aceia plină de șobolani țipători și Chinezi gălăgioși. — Chinezii venerau idolul, crezând că le va aduce noroc. Cât despre șobolani, nimeni nu știa ce gândesc ei despre Budha de bronz. Fără îndoială aveau ei oarecare respect pentru el, ca fiind singurul lucru în care dinții lor nu reușeau să se înfigă.

Echipajul, Suedez, American, Chinez și Irlandez, trăia sub teugă [2]).

Mijlocul corăbiei era o Italie în miniatură, pescarii italieni fiind împărțiți în cabinele de pe punte. Aveau și ei bucătarul lor pentru a le pregăti mâncărurile naționale. Aroma bucătăriei lor adusă de vânt împreună cu mirosul orezului amestecat cu ierburi al Chinezilor, formau un amestec ciudat de mirosuri latine și orientale.

Apoi, păstrând distanța, cum se face pe mare, comanditarii și ofițerii corăbiei locuiau în cabine luxoase. Căptușeala de lemn a pereților era din paltin împestrițat. In sala de mâncare un tablou mare, înfățișa pe *Star* cu pânzele întinse pe vreme de furtună. Lămpile erau de aramă, împodobite cu dinți de focă sculptați. In cabina tatălui meu perdele bogate de pluș roșu arătau văgăuna căpitanului a-tot puternic. Un compas deasupra patului său și o panoplie de arme la îndemână erau celelalte podoabe ale acelui loc.

La 8 Aprilie, tatăl meu se afla la pupa, supraveghind îmbarcarea aparatelor de lipit cutiile de conserve, butoaiele cu untdelemn și sare și lemnul hărăzit pentru reparația unora din depozitele companiei din depărtatul Wrangel. Lângă el se afla mama mea, înghițindu-și lacrimile, cum făcea într'una de cinsprezece ani. Tata pleca pentru șase luni. Se va duce până la Nome, partea extremă a oceanului Artic și, dacă îl va ajuta norocul se va întoarce la începutul toamnei următoare, înainte de a-i închide trecerea ghețurile.

Tata privi pe mama zâmbind:

— Ia spune, ce s'a întâmplat?

— Nimic. Ași dori numai ca Joan să fi avut cu câteva luni mai mult pentru a te putea însoți. De data asta am impresia că te amenință o mare primejdie. O presimțire sinistră, care uneori pare un instinct desvoltat la femeile marinarilor, pusese stăpânire pe ea.

— Aide! ar trebui să-ți fie rușine! Voi ajunge cu o lună înainte în Alaska, Steaua din Nome și Steaua Nordului. Nu lăsa echipajul să observe neliniștea ta.

Secundul îi întrerupse:

— Vă cer ertare, Domnule. E timpul de a lăsa oamenii să scoboare puțin pentru cel din urmă pahar. Se îmbarcă întotdeauna mai bine dispuși dacă li se îngăduie un ceas de libertate în ziua plecării, pentru a se ameți puțin sau a-și lua rămas bun dela logodnicele lor.

— Bine înțeles, lasă-i liberi, dar să fie înapoi la ora patru. Am fost și eu tânăr! spuse tatăl meu.

Abia plecase oamenii, când un trosnet, un sgomot de pânză sfâșiată, făcu pe tatăl meu să alerge spre dunetă. Verga mare [3]) se desprinsese din butuc și se prăbușise pe punte, ca și cum ar fi fost ruptă de o mână nevăzută. Era în trei bucăți, dar din fericire căderea ei nu rănise pe nimeni. Mai târziu și-au amintit această prevestire rea: un catarg care se rupe în trei bucăți este semn că înainte de sfârșitul călătoriei se va rupe și corabia în trei bucăți.

Oamenii își bat joc de superstițiile marinarilor, dar printre cei cari au trăit pe mare sunt puțini care ar tăgădui că aceste credințe nu sunt întemeiate.

In loc să se pregătească de plecare *Star* se întoarse la bazinul de construcții spre a fi prevăzut cu o nouă vergă pentru care-i trebui trei zile și la 11 Aprilie, în timpul fluxului dela ora cinci, porni spre larg. Mulțimea se grămădea pe cheu. Chinezoaice în constumul țării lor cu pantaloni și vestă lungă, cocul împodobit cu jad și coraliu stau nemișcate în fața pupei, cu chipul de nepătruns. Italiencele se arătau mai demonstrative; ele se îmbrânciau, își smulgeau șalurile, înghesuindu-se pentru a ajunge în primul rând, la marginea cheului și treceau dela râs la plâns făcând semne de rămas bun bărbaților lor. Prietenii americani ai ofițerilor își fluturau batistele și-și băteau joc de vitejii aceia cari se pregăteau să înfrunte oceanul Arctic.

Tatăl meu se afla la cârmă și tună într'o portavoce „*Mola parâmele* [4]).

Glasul lui răsună dela pupă la prova și cablurile care țineau corabia căzură în apă, în timp ce oamenii învârteau *cabestanul* [5]) în sunetul unui cântec de bord. Tatăl meu are brevetul de pilot din portul San Francisco, deaceea conduse el însuși ieșirea din port și corabia se depărtă maiestuoasă spre Porțile de Aur luând drumul spre nord.

O călătorie repede duse pe *Star* în douăzeci și șapte zile până la Wrangel și în cinci luni și-ar fi terminat misiunea. Cu o încărcătură de douăzeci și patru mii de cutii de somon de Alaska porni spre San Francisco pe o vreme posomorîtă și cețoasă. Toți oamenii erau mulțumiți de a fi sfârșit cu zilele grele și se bucurau că se întorc pe la vetrele lor. Ultimul care se sui la bord fu tatăl meu. Cum mergea dealungul cheului, micuța Arvis Barbler, fiica supraveghetorului depozitului de conserve care avea nouă ani, îl însoțea, ținându-l de mână. Pălăvrăgea veselă, vorbind despre vapor, cerându-i să aducă într'o zi pe fetița lui în Alaska, pentru a

---

[1]) *Pic*, — vergă mică longitudinală, prinsă înapoia catargului mare dela pupă și ușor înclinată.

[2]) *Teugă*, — puntea superioară dela prova navei, sub care sunt cabinele echipagelor.

[3]) *Verga mare*, — catarg orizontal așezat în cruce cu catargul vertical (arborele) și de care atârnă vela (pânza) mare pătrată.

[4]) *Mola parâmele*, — dați drumul la otgoanele cari țin legată corabia de cheu.

[5]) *Cabestanul*, fusul cu ajutorul căruia se trage la bord lanțul ancorei.

se juca cu ea. — Dar tatăl meu nu se lăsa târît de veselia ei, părea îngrijat și supraveghea ultimile pregătiri.

— Ce s'a întâmplat căpitane ? întrebă ea neliniștită de tăcerea tatălui meu. Credem că astăzi ești fericit fiindcă te duci acasă !

— Cred mai curând că mă îndrept spre groapă !

Remorcherele *Hattie H* și *Kyak* trebuiau să remorcheze corabia până departe în larg. Aproape întreg echipajul celor două vapoare se afla în stare de beție înainte de a ieși din port, ceeaece era o primă violare a codului mării, dar în epoca aceea nu era decât o singură companie de remorchere în Alaska și nici o concurență nu îi silea să păstreze o anumită ținută. Culmea nenorocirii, căpitanii respectivi ale celor două vapoare începură să se certe cine va fi în fruntea convoiului. — Sfârșiră prin a se înțelege de bine de rău și începură să tragă corabia prin strâmtoarea Wrangel, pe o distanță de aproape o sută nouăzeci kilometri, până 'n larg. Trecerea foarte periculoasă nu lăsa loc liber decât unui singur vapor. La îmbucătura strâmtorii *Star* trebuia să-și desfacă pânzele și să porneacă spre portul de baștină. Ziua întreagă remorcherele îl târîră încet, în timp ce vaporul din fruntea convoiului sărbătorea învingerea vasului rival, încât peste puțin timp navigația fu încredințată grijei unui tânăr secund, comandantul simțindu-se nu tocmai bine.

Spre seară, cerul se întunecă de nori și vântul se înteți, iar spre ora opt, se deslănțui furtuna. Trecând prin fața insulei *Incoronărei,* tatăl meu observă că remorcherele târau *Star-ul* spre nord, spre partea primejdioasă a trecătoarei. Se auzea sgomotul valurilor care se spărgeau de stânci, dominând sgomotul furtunei. Dădu semnale de primejdie, dar echipagiile vapoarelor nu erau în stare nici să vadă, nici să înțeleagă. Zadarnic strigă el în portavoce, aruncă semnale luminoase; în loc să descifreze acele înștiințări, remorcherele își urmau drumul, drept spre țărm cu vântul din pupa. Deodată, un matelot de pe *Hattie H* văzu slăbindu-se cablul care-l remorca de *Star*. Târîse corabia spre un golf periculos plin de vârfuri de stânci. Inebunit, *Hattie H* începu să tragă într'o parte; *Star* se găsea oarecum întins între cele două remorchere. Nici unul din ele nu era prea puternic, dar unindu-și sforțările, ar fi putut scoate corabia afară din pericol. In loc de asta, trăgeau unul hăisa și altul cea, zădărnicind sforțările lor respective. Bine înțeles cei care aveau comandamentul își pierduse capul.

Vântul împinse corabia din ce în ce mai mult spre stâncile periculoase. In disperare de cauză tata porunci să se fundarisească cele două ancore pentru a ține pe loc corabia. Abia fusese executat acest ordin și remorcherele în loc să lupte pentru a scăpa corabia și oamenii aflați la bord, tăiară remorcele și se îndreptară cu toată iuțeala, poate spre Wrangel, fără a mai aștepta să vadă ce se întâmpla cu *Star*. Mai târziu căpitanul lui *Hattie H.* declară „crezuse că corabia se strivise de stânci". (Auzise uruitul lanțurilor ancorei trecând prin nări [6]) *Kyak* se refugie într'un colț adăpostit al unei insule din apropriere. *Hattie H.* se înapoie la Wrangel unde ajunse a doua zi dimineața, o Duminecă; când patronul fu întrebat după dezastru, de ce nu rămăsese pe loc pentru a veni în ajutorul celor de pe corabie, el răspunse :

— Ce dracu puteam face ? Tot erau condamați la pieire.

Totuși, dacă remorcherele ar fi rămas pe loc, al doilea act al tragediei nu s'ar fi desfășurat.

Echipajul lui *Star* rămase pe punte întreaga noapte, ascultând talazurile care se izbeau de stâncile ascunse și de faleza colțuroasă. Vor ține ancorele ? asta era marea întrebare, care depindea numai de destin. Nu mai era nimic de făcut.

Zorile nu aduse nici o speranță nouă. Abia cinci sute de metri despărțea corabia de faleza colțuroasă bătută neîncetat de valuri. Dar ancorele țineau încă. Dacă ar fi slăbit... oamenii respingeau viziunea unei soarte atât de îngrozitoare. Desigur remorcherele pornise după ajutoare și se vor întoarce. Așteptarea devenise un chin. Numai dacă s'ar întoarce la timp !

Orele treceau : nici un remorcher! Apoi, puterea valurilor uriașe fu prea mare pentru ancore, care începură să *are* [7]). Ceas după ceas, așteptarea devenea mai chinuitoare pe măsură ce ancorele se târau pe fund, în timp ce oamenii vedeau apropiindu-se stâncile colțuroase. Incărcătura grea de cutii cu somon se răsturnă în cală și corabia se înclină întâi la tribord apoi la babord, ridicată de talazurile care o apropiau de fiecare dată de coastă.

Tatăl meu dădu ordin ca oamenii să fie gata pregătiți spre a ajunge la țărm, când va atinge fundul. Li se trecură centuri Chinezilor cuprinși de panică. Ofițerii albi și inginerii companiei de conserve, înțelegând pericolul suplimentar înfățișat de sutimea de Chinezi înnebuniți de groază, rugară pe tatăl meu să-i pună în fiare la fundul calei, ca pe vitele de rând, pentru a scăpa puntea de ei. Tatăl meu chemă șeful echipei Chineze.

— Șefule, garantezi tu că nu se va produce învălmășeală printre oamenii tăi ? Dacă garantezi, nu-i voi închide în cală. Spune-le că atunci când va fi pericol, căpitanul te va înștiința.

Bătrânul supraveghetor Chinez navigase cu tatăl meu timp de patrusprezece ani și tatăl meu se încredea în el cum se încredea el în zeul lui de bronz. Se întoarse la compatrioții săi și le transmise făgăduiala tatălui meu ; puțin câte puțin se liniștiră ghemuindu-se în ascunzișurile lor, paralizați de frică. Astfel deveni liberă puntea.

După ce sfârșise cu Chinezii și cu pescarii Italieni, tatăl meu se înapoie la careul ofițerilor înștiințându-i că nu se puteau aștepta la nimic bun, ancorele fiind de acum încolo nefolositoare. Așezați în jurul unei mese pe care se întindea o hartă, toți erau abătuți și tăcuți, dar hotărîți. Situația era aceiași : pe punte puteau vedea apărând moartea sigură ; în cabină n'aveau decât s'o aștepte închizând ochii.

Reacții ciudate se produc în ultimele clipe ale vieții : contabilul societății de conserve, bărbat de treizeci și trei de ani, galben și cu voce gravă, rugă pe tatăl meu să-i ia banii : nouă sute de dolari, pentru a-i da familiei sale când va ajunge la San Francisco. Un altul dădu tatălui meu un mesagiu pentru soția lui, iar altul începu să înjure ca un păgân. Un bărbat gras, unul din bogații proprietari ai Companiei își uită înfățișarea mândră și îngenunchiând pe scândurile cabinei începu să se roage ca un copil.

— Posibilitățile de scăpare sunt egale pentru fiecare dintre voi, răspunse tatăl meu tuturor rugăminților lor viața se află în mâinile voastre.

Pregăti o lădiță cu medicamente și întăritoare care fu dusă pe punte. Cuprinsul acestui cufăraș, găsit printre sfărâmături servi la însuflețirea unora dintre naufragiați și la pansarea rănilor. Numai patru din oamenii care așteptau în jurul mesei din careu verdictul uraganului, supraviețuiră catastrofei.

Afară, spuma talazurilor enorme se risipea în aer făcând un fel de perdea albă opacă. Tatăl meu zări pe

---

[6]) *Nări,* ochiurile prin care ęs afară lanțurile ancorei

[7]) *Ancora ară.* — ancora se târăște pe fund.

Ole Svenson, un fel de uriaș nordic, care în picioare la pupă, scruta orizontul în speranța de a vedea apărând remorcherele. Zadarnic, nu vedea decât furtuna a cărei furie creștea în iuțeală și violență. Injurând și blestemând soarta care-i prăpădea cu atâta cruzime corabia mult iubită, Ole Svenson se aruncă în mare pentru a scurta propria-i agonie.

Nu mai era decât chestie de minute până să vină moartea să răpească pe cei o sută treizeci și opt oameni depe *Star*. Tatăl meu ceru voluntari pentru a înarma o șalupă și încerca să debarce la pământ un cablu, pentru a stabili un *du-te-vino cu colac-pantaloni.*

S'au propus voluntari patru tineri, dintre cari doi frați numiți Hansen; cel mai tânăr nu știa să înoate. Fratele său mai mare îl rugă să nu se ducă; va merge numai el, fiindcă era un bun înotător. Cadetul nu voi să știe nimic și trecu cel dintâi. Inotătorul se înecă peste câteva clipe, fără a i se fi putut veni în ajutor.

Cu mare greutate echipajul scoborî o barcă și cei patru oameni vâsliră din toate puterile lor contra refluxului. La bord oamenii urmăreau cu îngrijorare sforțările lor; fură văzuți ajungând la liman, apoi zăriră luntrișoara lor izbită de stâncile golfului strâmt. Trei din oameni putură sări pe pământ, neatinși, și fură aclamați de echipajul pe care-l ajutau să scape.

Cei trei prinseră fringhia și-o legară de trunchiul unui copac dincolo de furia valurilor. După aceasta se siliră să facă *un du-te-vino,* dar otgonul le scăpă și căzu în apă. Tatăl meu ceru un alt voluntar pentru a duce la uscat o altă fringhie. Se oferi lemnarul bordului. Legă fringhia în jurul trupului său, se sui în vârful catargului, apoi se lăsă să alunece, întinzând o mână după alta dealungul firului întins de oameni spre mal. Corabia se clătina ca un om beat. Oamenii dela bord văzură pe lemnar apucat de un uriaș talaz verde, care întâi îl făcu să dispară apoi îl aruncă în aer. Cum ajunsese aproape la mal, un val uriaș îl aspiră ca pe o muscă de pe o hârtie de muște.

Instalarea unui dute-vino către vasul naufragiat și țărm

Căzu din nou pe spate, dar fiind aproape de mal cei trei supraviețuitori îl salvă.

Atunci veni desnodământul. *Star* se strivi de stâncile cu dinți de fierăstrău. Prova, extremitatea punței și catargul fură sfărâmate înainte ca oamenii să aibă vreme să se adăpostească. Ciocănitul fără odihnă al valurilor era atât de puternic, încât corabia începu să vibreze și se sfărâmă în trei bucăți, cum se rupsese verga mare în ziua plecării funeste din San Francisco. Numai pupa se mai vedea din apă și mișuna de oameni care urlau. înebuniți de spaimă. De jur împrejur, marea nu era decât un morman de spumă în care pluteau cutii de somon, trupuri de Chinezi, Italieni și Americani. Valurile se înverșunau cu furie asupra epavei, păreau că vor să sfâșie cei câțiva nefericiți cari se țineau de ea. Agățați de cabina de navigație și de bastinaj un grup de ofițeri și câțiva călători, încercau să se împotrivească mării. Marea aruncă în aer o mare bârnă de lemn ; pentru a se feri de a fi striviți de căderea ei, oamenii alergară spre partea opusă; numai trei dintre ei, printre care se afla și tatăul meu, nu se mișcară : în loc să se lase târîtă de vânt, bârna fu aspirată de refluxul unui val și căzu în partea opusă strivind pe nenorociții aceia. Se scufundară cu totul într'un vârtej de sfărâmături de geamantane aruncate de valuri, brațe întinse, picioare sgâreate, oameni cari se înecau, în mijlocul urletor de groază și bubuitul năpraznic al mării care domina totul. Iar pe țărm, abia la două sute de metri, patru oameni din cinci care-și riscase viața când pericolul era mai mare, patru oameni desnădăjduiți, priveau neputincioși acest spectacol. Se repeziră la toate epavele pe care marea le asvârlea la mal, sperând să găsească supraviețuitori pe cari să-i poată scăpa, dar malul era râpos, iar împrejurimile erau deacum ticsite cu rămășițele încărcăturei și sfărâmăturile corabiei. Nu putură smulge furiei valurilor, decât un număr neînsemnat de trupuri.

Când cel din urmă supraviețuitor părăsi epava, tatăl meu sări în apă. Mi-a spus că i-a trebuit mai bine de o jumătate de minută înainte de a ieși la suprafață. Pe când se afla sub apă, simți o greutate enormă deasupra capului său ; credea că este *chila* [8]) corăbiei și că va pieri înăbușit. Ținându-și respirația, făcu o sforțare herculeană pentru a se ridica la suprafață. Greutatea de deasupra capului său era unul din *tambuchi* [9]) care plutea smuls. Apoi tatăl meu înotă din toate puterile spre mal. Apa înghețată îi înțepenea membrele. Nu-și mai aminti nimic din clipa când un val, încununat cu cutii de conserve, se sparse în capul lui, lăsându-l leșinat. Valurile puternice aruncară pe țărm trupul neînsuflețit.

Din o sută treizeci și opt oameni câți se aflau la bord supraviețuiră numai douăzeci și șeapte. Cei cari ajunseră la mal înaintea tatălui meu, se istoviră scăpându-i pe ceilalți. Doi din ei, dulgherul și un marinar scoțian anume Frank Muir, pescuiră trupul tatălui meu.

— A murit sărmanul. Mai bine să căutăm să pescuim pe cei aflați în viață.

Frank Muir avea o dagoste aproape fiiască pentru tatăl meu; deaceia, fără să țină seama de părerea dulgherului, trase trupul la adăpostul unei stânci și încercă să-l desmorțească. In orice caz fiindcă nu putea să-l scape, cel puțin să-i sape o groapă pentru el singur, își zise Frank Muir, târînd trupul tatălui meu pe o platformă stâncoasă ceva mai sus, pe faleză. Acolo începu

---

[8]) *Chila,* grinda solidă din partea cea mai de jos a fundului navei, de care se prind *coastele.*

[9]) *Tambuchi,* acoperișul intrărilor de pe punte, cari se pot asemăna cu gârliciul pivnițelor.

să-l bată şi să-l fricţioneze, până ţâşni din trupul ţeapăn şi îngheţat o scântee de viaţă.

Spre seară, nu se mai zărea nici un semn de naufragiaţi în viaţă la orizont. Tatăl meu paralizat de lovitură şi frig nu era în stare să umble, dar târîndu-se pe mâini conducea operaţiile de salvare încercate de supravieţuitori. Nici o clipă de răgaz cât timp vor avea speranţa că cineva sau ceva mai poate fi scăpat.

— Nu vom avea odihnă până nu-i vom găsi pe toţi, declară tata, iar cei douăzeci şi şapte încuviinţară.

Incepură să caute trupurile, sub rămăşiţele îngrămădinte pe plaje. Găsiră grămezi, de cadavre ,atât de crispate, atât de încâlcite de frământarea valurilor încât nu puteau fi despărţite. Trupuri desmembrate, trunchiuri, braţe picioare, erau aruncate pe coastă ca nişte buşteni abătuţi din drumul lor. Fu găsit un supravieţuitor, un Japonez, îngropat sub un munte de cutii de somon. Oamenii trebuiră să sape un fel de tunel pentru a ajunge până la el. Era sfârşit, sângele îi curgeau dintr'o rană mare dela tâmplă şi de la vârful bărbiei.

Strângând rămăşiţe de lemn, oamenii făcură un foc mare în jurul căruia se ghemuiră pentru a se încălzi. Dar în loc de binefacerea nădăjduită, căldură nu le aduse decât al chin, fiindcă fumul lemnului înmuiat îi orbea.

Dimineaţa următoare, trupurile albilor fură strânse şi vârîte într'o groapă mare săpată în partea stâncoasă a insulei, pentru a împiedeca lupii să-i sfâşie, iar tata porunci să se grămădească deasupra ei epave grele, pentru ca refluxul mării să nu-şi smulgă victimele din ultimul lor adăpost.

Soarta supravietuitorilor era poate tot atât de crudă ca a morţilor, fiindcă nu se vedea nici un semn de scăpare posibilă, iar ţărmul era pustiu sute de kilometri de jur împrejur. Vântul îngheţat era îngrozitor şi făcea traiul imposibil în locul acela.

Ziua următoare, unul dintre remorchere se întoarse. Căpitanul său fu foarte uimit când zări oameni pe mal; nu-şi închipuia că cineva ar mai fi putut supravieţui, pentru a putea povesti catastrofa. Marea era încă prea înfuriată pentru a putea trimite o barcă la mal, dar remorcherul rămase prin împrejurimi şi ziua următoare îmbarcă naufragiaţii, ducându-i la Wrangel. Supravieţuitorii erau atât de revoltaţi din cauza echipagiului care tăiase cablurile ce legau remorcherul de *Star*, trimiţând în felul acesta o sută unsprezece oameni la moarte, încât voiră „să facă seama", echipagiului. Tata se împotrivi acestor violenţe. Le spuse că va hotărî legea, după ce se vor cunoaşte faptele oamenilor remorcherelor. La Wrangel, depozitul societăţii de conserve furniză haine naufragiaţilor şi-i expedie cu un vapor la San Francisco.

După câteva zile, remorcherele fură trimise la insula Incoronărei pntru a hotărî în privinţa cadavrelor. Găsiră o învălmăşeală de trupuri, provizii şi un strat gros de sfărâmături care acoperea coasta pe un strat gros. — Bucăţi de trupuri omeneşti erau amestecate cu bucăţi de jambon, de slănină şi cutii de conserve pe care marea le scosese din cală. In loc să scoată trupurile oamenilor, echipajul remorcherelor le trase cu ajutorul cângilor până într'un loc unde le îngrămădi, apoi le stropi cu benzină şi le dădu foc ca unei grămezi de gunoi. Apoi, făcu un lucru care întrecu orice închipuire: după ce arse trupurile, strânse cu grije şuncile, slănina şi celelalte provizii găsite şi le duse la Wrangel, unde le vândură Eschimoşilor.

Ce s'a făcut cu cei câţiva supravieţuitori ?... Din grija companiei proprietară de remorchere, fură despărţiţi pentru a-i împiedeca să-i aducă vreo învinuire. Aceia cari nu mai puteau munci din cauza rănilor primite, fură îngrijiţi la spital, iar ceilalţi îmbarcaţi pe diferite bastimente.

La San Francisco, mama mea, aştepta îngrijorată cea mai mică veste dela naufragiaţi. Auzi spunându-se că tata fusese găsit mort şi desfigurat, aproape de necunoscut şi svonul acesta îi fu adeverit. Aveam atunci abia şase luni. Emoţia resimţită de mama fu atât de puternică, încât îi provocă o boală de care nu se vindecă niciodată şi care fu una din cauzele educaţiei mele la bord.

Tata fu plătit cât timp ţinu ancheta asupra catastrofei. Descoperi apoi, ce înseamnă pentru fiinţe lacome şi egoiste cuvintele: lege, dreptate, omenie. Remorcherele aparţinu aceleaşi companii de navigaţie ca şi *Star*. Dacă răspunderea naufragiului s'ar fi dovedit că se datora celor doi căpitani ai remorcherelor, compania ar fi fost nevoită să plătească despăgubiri imense familiilor celor o sută unsprezece victime. Deaceea proprietarii îşi puseseră în joc toată influenţa lor şi toate mijloacele pentru a scoate cu faţă curată căpitanii celor două remorchere. Ei obţinură un verdict de achitare, — iar toată vina fu aruncată pe furtună.

Astfel se sfârşi unul din naufragiile celor mai cunoscute şi mai stupide din istoria marinei americane. Tatălui meu i se mulţumi :

— N'avem corabie pentru dvs. deocamdată! i se spuse.

Astfel i se răsplătise sforţările depuse pentru a putea dobândi această dreptate ce făgăduise oamenilor săi când aceştia vroise să-şi răzbune tovarăşii, tăbărând asupra echipagiului răspunzător.

Morala acestei întâmplări fu cunoscută din Seattle la Alasko: — „Nu vă împotriviţi celor puternici !".

O singură noapte fusese deajuns pentru a şterge cincisprezece ani de muncă rodnică şi credincioasă în oceanul Arctic. Tata nu mai putu să se mai întoarcă niciodată în mările Nordului. Trupurile celor o sută unsprezece oameni striviţi de stâncile insulei Incoronării l'ar fi adus în stare să devină ucigaş. Cumpără o goeletă veche, îndreptând-o în direcţia opusă, spre mările Sudului unde spera să găsească căldura şi poate uitarea. A păstrat însă între cutele inimei sale multă amărăciune şi o ură neîmpăcată. *)

In româneşte de *Coralia Diaconescu*

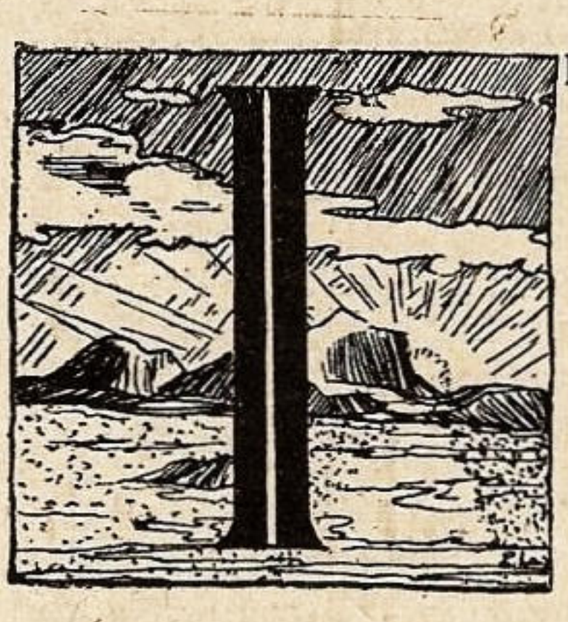
---

*) Din *„The creadle of the beam"* (Leagănul abisurilor), în care autoarea Joan Lowell îşi descrie viaţa petrecută de la vârsta de 11 luni până al 16 ani pe bordul corăbiei tatălui său.

ABORDAJUL

de

CPT. MOCANU GH.



N noaptea de 17 Iulie, cartul 12—4 îl avea Sublocotenentul X. Bricul mergea cu vânt strâns înspre largul mării Ionice. Este un fel de a zice, pentrucă în realitate, încerca să se apropie în volte de insula Corfu, ținta călătoriei lui. Plecase dela 13 Iulie din Atena și ca un făcut, avusese până acum vântul numai și numai din prova. De abia dublase capul Gallo, cel mai de West al peninsulei Morea și până la Corfu mai erau încă cine știe câte zile!

Tot timpul cât au mers în sudul peninsulei, au avut furtună, sau aproape furtună. Acum, furtuna se înteţise încă, stârnită de Mistralul care scăpase de zăgazul stâncilor dela Gallo, și se repezea năprasnic printre acesta și Sapienza.

O noapte deci, întunecată, cu cerul acoperit de nouri lungi și negri.

Rar, ca o lovitură de bardă, fulgera scurt în creștetul nourilor și apoi îndelung și departe, poate tocmai din stâncile de peste strâmtoare dela Taranto, răspundea ecoul tunetului.

Bricul rulà mult. Cu vântul care îi umplea velele, ar fi luat sigur o viteză bunicică, de n'ar fi avut însă valuri puternice, la câteva carturi din prova tribord. Ofițerul se menținea greu pe comandă, rezemat între lada de pavilioane și măsuța de hărți, cu mâinile uneori încleștate de balustradă, atunci când ruliul se întețea.

Nu ploua încă, dar nici prea departe. In sus ca două turnuri decupate în carton alb, cei doi arbori cu velele lor dănțuiau pe cer, un scurt dute-vino. Toată comanda, slăbită din încheieturi de atâtea zile de balans, scotea un scârțâit ca un vaet. Pe punte, luminau slab, doar înăuntrul parapetului, felinare cu ulei. In borduri, cele două lumini, cei doi ochi se plecau ritmic la apă, de par'că clipeau. La comandă, doar din oră în oră când se măsura viteza, ofițerul cu acelaș gest plictisit, lua câteva mile cu compasul și le adăuga pe drumul vechiu sub becul acumulatorului.

Puțină vreme dela 12 noaptea, după ce se schimbase cartul, omul din gabie anunțase cu vocea răgușită și înnecată de vânt, ca din altă lume: „O lumină în prova tribord!" Fusese probabil foarte departe ,de vreme ce după o jumătate de oră abia se distingea bine, de sus de pe comandă.

Oamenii toți dormeau pe punte. Jos în cazarmă, atmosfera de nesuferit, mirosul sărat și acru de provizii mucede, îi scosese afară; învăliți în pături și mantale zăceau pe puntea de lemn, frânți de chinul celor câteva zile de mare rea, de munca încordată la manevre. In atitudini trudite adormiseră toți și o lume să se fi prăbușit din înaltul cerului, nu mișca unul!...

In dreapta, privirea ofițerului fu atrasă de doi, cari în somn se îmbrățișaseră tandru. Unul era caporal în termen, un gabier voinic cât un munte, celălalt, copil mărunt încă, elev la institut. Intr'un gest instinctiv de protecție, cel mare îl ținea de umeri pe celălalt. Covârșiți amândoi de truda zilei, nu dădeau semne de viață nici când oamenii de serviciu treceau pe alături călcându-i, fluerând cu siflea, înjurând răgușit.

La pupa într'un chaise-long dormea comandantul.

Nimic altceva decât flueratul vântului printre parâme și uneori un sforăit mai îndârjit și înecat.

Vasul care se zărise își arăta luminile de drum. Doi ochi puternici, roșul și verdele, vizibil simetrici cu albul dela catarg demonstrau că se ținea drumul drept spre corabie. Se duceau probabil spre Sud, în Egipt poate, poate și mai departe, în Indii.

Afară de lumini, ofițerul nu putea zări nimic. Ascuns în beznă, un monstru negru ce nu-și arăta decât jăratecul ochilor săi cameleonici.

Bricul sălta înainte, urmându-și drumul; arăta verdele.

Luminile celuilalt deveniră mari, tot mai mari, lumini de locomotivă, lumini de faruri.

Ofițerul rumegă o înjurătură: „E nebun?!" Apoi trimise pe timonier să anunțe comandantul. Oamenii de serviciu puseră mâinile pe felinare. Sfâșie întunericul un țipăt răgușit de sirenă de ceață. Plin de atenție, parcă și vântul se opri o clipă; și bricul se înălța pe creasta unui val, cu bompresul în cer, ca să vadă mai bine.

Omul din gabie urlă: „Dă peste noi!"

In acea clipă, ochiul roșu păli! Un verde splendid se distinse singur în haosul de alături. Semn bun! Sufletele se liniștiseră! Doar o secundă însă! Cea următoare se văzură iarăș amândouă luminile și o siluetă colosală, o siluetă care nu se va mai uita niciodată! Fulgerător lumina verde de astă dată se afunda în întuneric și roșul sclipi singuratic. Semn rău! Sirena de ceață a bricului urlă iarăș lung, disperat, de câteva ori. Colosul mergea alături în aceiaș direcție. Să tot fi fost o sută de metri distanță.

Cei de acolo, zăpăciți probabil de apariția neașteptată a unui velier, fie că nu-i ghiceau direcția, fie că o socoteau greșit, veneau cu încetul în bric.

Umbra uriașă, se văzu plutind alături. Câțiva marinari, se deșteptaseră din somn și priveau pe deasupra copastei: „Ce va face?!" „Și dincolo firește vieţuiau marinari!"

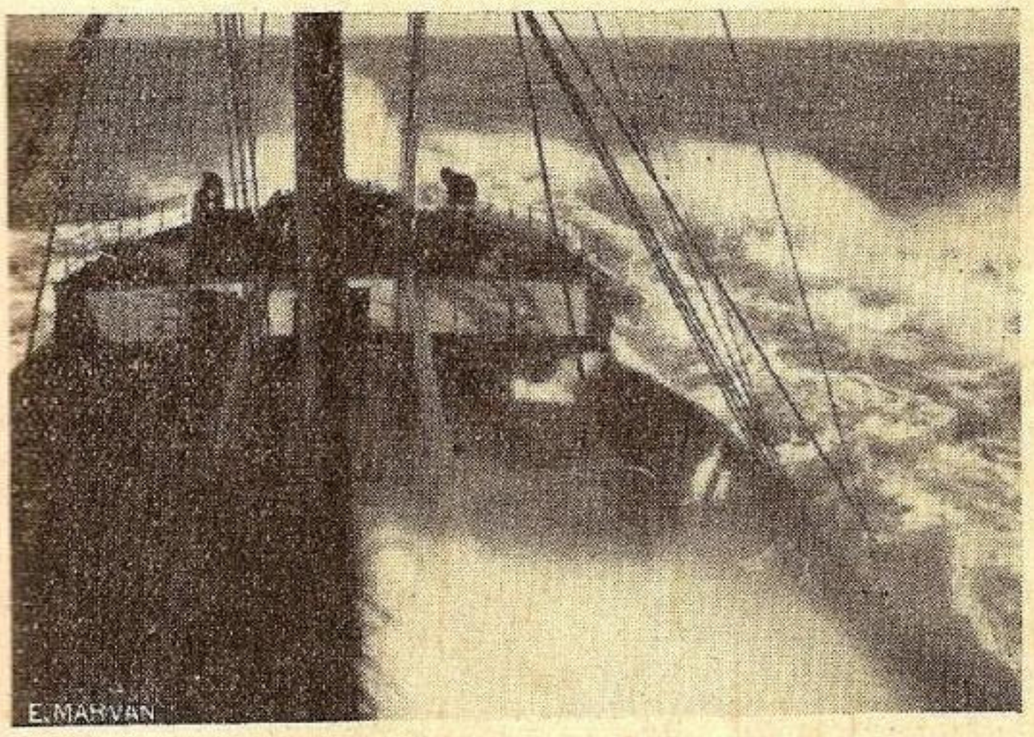
Nu s'au scurs minute, ci clipe în ceeace a urmat! Umbra uriașă, se scurtă deodată, roșul păru că se oprește locului, și încet, lugubru se ivi verdele, ca un ochiu beat crud, mortal!

Ofițerul închise ochii! Mașinile colosului duduiau alături! Prova întunecată venea drept, drept spre comandă, drept spre locul unde dormeau adânc, bărbatul și copilul! Megafoanele scoaseră urlete lungi, disperate nelogice: „Allo! Păzește! Atențiune! Ne tăiați!"

Ofițerul deschise ochii! Zări o clipă, luminată de palida pâlpâire a felinarelor, figura aspră și neliniștită a comandantului, printre alte figuri tot așa de negre și de îngrozite. Apoi, în dreapta sa, pe cei doi oameni dormind adânc, senin, liniștit....

O clipă îi fulgeră în minte o poveste veche și tragică citită în copilărie, cu un transatlantic și o corabie, care s'au întâlnit... cum pe primul nu s'a simțit decât o fâșiitură ușoară ca aceea pe care o face cuțitul în caşcaval... cum apoi lumea a tăcut, nimeni n'a știut nimic și corabia a dispărut! Gândi la ofițerii ceilalți, camarazi cari dormeau în cabină.....

...Duduitul mașinelor celuilalt îi spărgeau tâmplele: umbra monstrului se lăsase sălbatecă și acoperise totul totul și vele și arbori și toată mica arătare. Vedenii înfiorătoare și fulgerate îi trecură pe dinainte. Din toată



Vaporul CARPAȚI în luptă cu valurile

DIN VIAȚA MARINARILOR

Când furtuna s'a deslănțuit

PE mare a început să bată o briză ușoară, încet, încet se întărește, formând valuri din ce în ce mai mari iar după un timp iată și tempesta așteptată.

Mii de demoni parcă s'au pus dinadins să se lupte cu vasul tău ; să te sfărâme, ajutați, de valurile furioase cari le dau un prețios ajutor în opera de distrugere.

Zeci de tone de apă năvălesc peste tot bordul inundând, târînd și rupând toutl în calea lor.

Vai de acela care a stat în drumul lor !

O plătește cu viața adesea ori .

Pachete enorme de apă pătrund peste tot, puntea de comandă e vizitată regulat, iar uneori nu se sfiesc valurile de a intra și în coș. Vasul trosnește din toate încheeturile de parcă i-a venit sfârșitul — dar rezistă cu încăpățânare.

La bord atunci se doarme puțin, masa e luată fugitiv cu îmbucături grăbite, spălatul e neglijat iar restul a devenit o inutilitate.

Și aceasta durează zile și nopți întregi, une-ori dearândul pe bordul unui cargobot de cursă lungă. Elementele naturii se luptă aprig cu omul și technica lui.

Dar une-ori marea biruește.

Priviți la fotografiile alăturate !

E vaporul Carpați în Oceanul Atlantic, în golful Biscaia, în plină furtună care a durat vre-o nouă zile și nouă nopți spre sfârșitul lunei Aprilie.

Nu e un vaporaș, ci un colos oarecare, să-i spunem

---

nava se ridica un urlet ! Ochii groaznici cameleonici roș și verde, priveau cruciș....

Deodată... scurt, formidabil roșul dispăru !

O bandă teribilă aplecă monstrul deasupra bricului, și îl făcu să-și târîie pântecele negru, la doi metri de el.

Vasul evitase în ultimul moment !

Zăpăciți mai mult de minunea scăpării decât de posibilitatea catastrofei, nimeni nu mai dormi până la ziuă.

Capetele, grele de gândul morți, se plecară.

— La 4 dimineața, la predarea cartului: „Asta e punctul ! Știi că era să ne tae'n două ?" „Zău ? ! Cum ? !"

— Jurnalul de bord : „Către 2 h un cargobot ne evită prin pupa, în ultimul moment !"

. . . . . .

Târziu, abia peste zece zile, bricul a ajuns la Corfu.

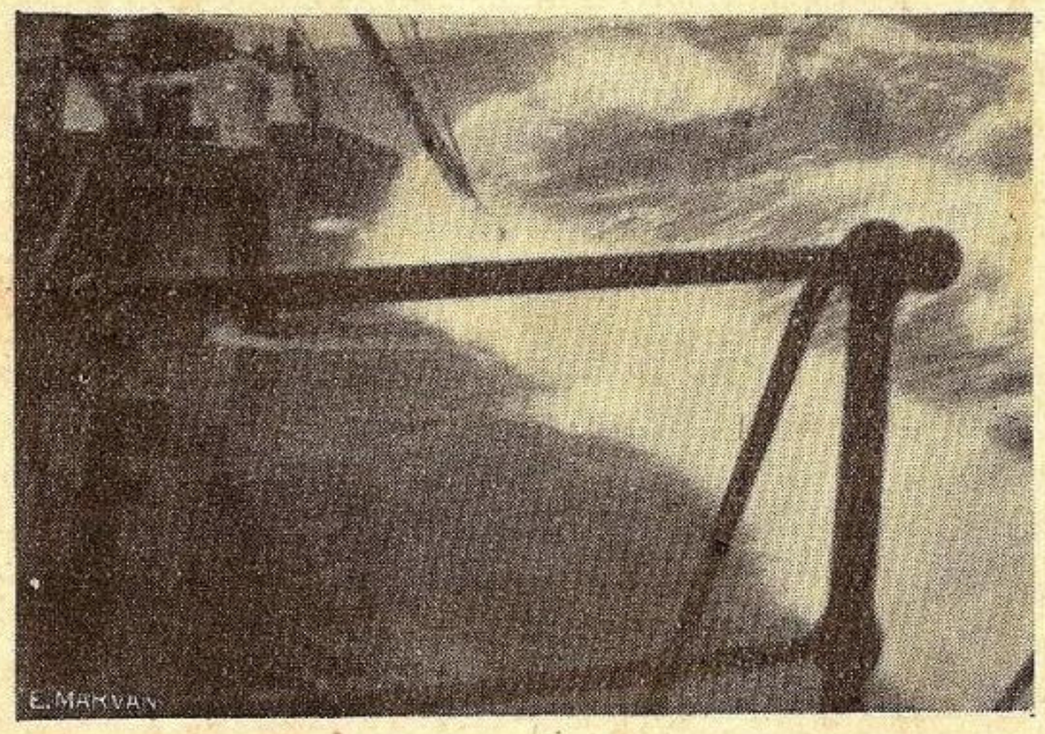
așa căci cele 700 de vagoane mărfuri — câte trenuri — încărcate în el și mărimea lui, opun apei demontate oarecare împotrivire.

Totuși Carpați a devenit jucăria valurilor.

Cu toate intemperiile și furtunile pe cari le întâmpini nu se poate spune că nu există și un farmec în toate acestea. Contemplând valurile cari trec peste bord cu furie. spuma albă, vâjâitul apei și totul dimprejurul tău, simți că tu, omul, domini.

Tot decorul acesta îți intră la inimă, nu-l poți uita niciodată.

Iată nostalgia mării, atât de mult cântată de poeții tuturor timpurilor.



Zeci de tone de apă năvălesc peste bord...

Marinarului nu prea îi șade la uscat, pentru el e drumul, marea, cu furtunile ei, seducătoare cum e ea.

Nostalgia mării e mai puternică decât ți-o poți imagina. Să o spună marinarii retrași la uscat după o viață petrecută pe mare, dacă nu le e dor câte-odată și de o punte de vapor sub picioare, un bălăngănit de clopot anunțător de carturi sau de o furtună, una din multele pe cari le-au întâmpinat când-va.

Intrebații pe dânșii să vă spună...

O. P.

Liga Navală Română la serbările maritime Polone

N fiecare an *Liga Morska i Kolonialna* organizează la Varşovia şi Gdinya, în jurul zilei de 29 Iunie (Sf. Petru şi Pavel), grandioase serbări nautice de propagandă. Şi tot în fiecare an, începând cu 1933, la aceste serbări este invitată şi *Liga Navală Română.*

Anul acesta în loc de o singură zi, Liga Morska a organizat o *„săptămână a mării"*, la Varşovia, Katowice şi Gdinya, în zilele de 11-12 Iulie, amânând data tradiţională, ca o deosebită atenţiune pentru *M. Sa Regele Carol II-lea* al României, a cărui vizită coincidea cu zilele tradiţional hotărîte mării.

Cu sprjinul d-lui *Radu Irimescu,* ministrul Aerului şi Marinei, care a suportat cheltuelile, Liga Navală a fost reprezentată prin doi delegaţi, Comandor Negulescu şi Căp. Teohari, ambii purtători de ordine polone.

Delegaţia a fost tot timpul obiectul unor atenţiuni speciale, după cum se va vedea din cele ce urmează.

La Varşovia, cu toate că trenul a ajuns spre miez de noapte, delegaţia a fost întâmpinată de doi membri ai L. M. i. K., — inginerul *Alfred Konopcka,* autorul proectului canalului Baltica — Marea Neagră şi d. *Benedict Andriezey Krzywieci,* jurist şi publicist, precum şi de d. *Voinea,* secretarul ataşatului nostru militar.

Un cupeu cu eticheta *„rumunska delegazia"*, ne era rezervat, cu toată aglomeraţia. De aci suntem însoţiţi de d. *Krzwieci,* ataşat pe lângă delegaţia noastră.

La Gdinya suntem salutaţi de alţi doi membrii ai secţiei locale, *F. Hobdank Korsowski* şi *Michalcki,* cari ne-au prins în piept insigna L. M. i. K. cu cocardă polonă şi panglică românească, aşa cum purtau şi ei. Suntem conduşi la hotelul *„Riviera"*, cel mai elegant din Gdinya, la intrarea căruia flutura pavilionul românesc.

Facem vizitele de rigoare la consulatul român, condus de d. Boreslow Karsprowiez.

Programul zilei, destul de bogat, cuprindea :

13 h. — Demonstraţii de afundare şi diferite evoluţii ale unui submarin ; exerciţii de hidroavioane.

19,20. — Ridicarea pavilionului Ligei Maritime şi Coloniale la bazinul „Presidenta".

19,30. — Depunerea unei coroane la mormântul generalului Orliez-Dreszer la Oksywia.

19,45. Concurs de muzici şi cântece în squarul *Kosciuszka,* piaţa Kaszubski şi Comisariat.

21,30. — Aprinderea unei făclii la mormântul generalului Dreszer. Foc de tabără la Hel. Defilarea cortegiilor alegorice, a grupelor de propagandă. Foc de tabără cercetăşească în piaţa Grunwaldski.

Delegaţia noastră a depus o splendidă coroană de flori, comandată din vreme prin bunăvoinţa legaţiei noastre din Varşovia, cu panglici tricolore de mătase şi flamura Ligei Navale, la mormântul celui care în 10 ani, cât timp a fost preşedintele Ligii Morska i Kolonjalna, a ridicat numărul membrilor ligii dela 55 la peste 600.000 şi care, prăbuşit în mare cu avionul, a fost înmormântat în vârful unui deal, lângă Marea iubită.

La această ceremonie au asistat generalul Kwasniewski, preşedintele L. M. i. K., amiralul Unrug, veteranii din 1863. Depunerea coroanei noastre a impresionat adânc, fiind singura delegaţie străină prezentă la această pioasă ceremonie, — celelalte mulţumindu-se a asista doar la serbările de a doua zi. Ni se aduc pentru aceasta speciale mulţumiri.

Ceremonia aprinderei flacărei are loc imediat după depunerea coroanelor.

Din ultimul punct al programului ne mulţumim a asista la focul de tabără cercetăşesc, unde suntem primiţi cu salutul *„ciu, ciuvai"* şi strigăte de *„trăiască România-Mare"*. Seara d. consul al României oferă o masă la restaurantul Hermitage.

Tot oraşul şi vasele din port iluminate.

Duminică 11 Iulie

Program foarte bogat.

7,20. — Muzicele militare cântă în toate pieţele şi pe cheiu.

9,30. — Sosirea autorităţilor oficiale la bazinul Presidenta. Delegaţiei noastre i se oferă loc în primul rând alături de Voevodul Gdinyei. Preşedintele şi Vice Preşedintele L. M. i. K., primar, căpitan de port, etc. Celelalte delegaţii sunt aşezate în rândul al treilea.

După acostarea unui distrugător, având la bord pe Preşedintele Republicei, care nu descinde, Episcopul

D. general Kwasniewski, Preşedintele L. M. i. K.

Mării oficiază serviciul divin încheiat cu o predică. Cuvântări sunt ţinute de preşedintele Ligei Morska şi de E. S. Kwiatcowski, vice preşedintele consiliului de miniştri şi unul din făuritorii portului Gdinya.

In afară de acesta, toţi membrii Ligei Morska, generali sau mareşali, poartă modesta dar eleganta uniformă a Ligei : sacou albastru cu nasturi negri cu ancoră, pantaloni şi pantofi albi, caschetă cu insigna L. M. i. K.

După cuvântări, oficialităţile, cu Episcopul în frunte şi numai cu delegaţia noastră se urcă la bordul distrugătoarelor, spre a le binecuvânta. Imbarcaţi pe un vas de pasageri, acostat imediat după distrugătorul cu Preşedintele Republicei, asistăm la defilarea flotei polone, cu trei submarine în frunte, apoi distrugătoarele, torpiloarele-dragă mine şi un vas transport. Ţinută impecabilă, iar entuziasmul publicului de nedescris : la apariţia fiecărei unităţi aplauze, strigăte, urlete.

După o gustare la Yacht Club, asistăm la defilarea trupelor, începând cu marina, a organizaţiilor premilitare, cercetaşi şi numeroase organizaţii civile. Impresia generală : totul cu caracter militar, uniformă şi prestanţă militară, dela coşari până la P. C. P.-işti (căile ferate polone) şi un avânt patriotic de admirat.

Apariţia trupelor de marină au stârnit un adevărat delir. Dela balcoane şi din tribune o ploae de flori însoţea uralele şi aplauzele.

Impresoinaţi au fost şi premilitarii : studenţii au defilat cu cazmale în loc de arme, — simbolul armatei constructive.

Nu au lipsit nici placarde cu inscripţii ca : „NU DĂM MAREA", „MAREA E A NOASTRĂ", etc. nici cadrele alegorice, cu scene din viaţa colonială. Incheerea a făcut-o un balaur lung de 20 m., care şerpuia dealungul străzii, ţinut cu lanţuri de ancoră.

Atât la bătrâni,, — rezervişti, — cât şi la tineret, se observa hotărîrea de a păstra neştirbit ceeace mareşalul le-a lăsat moştenire.

De remarcat : defilarea a fost primită de Preşedintele Ligei Morska, asistat de miniştri, amirali şi generali. De aci reiese importanţa pe care o dau oficialităţile polone Ligei Morska, a cărei propagandă, graţie fondurilor de care dispune şi un buget de 8 milioane lei, — obţine cele mai frumoase rezultate. Astfel : cheta de ziua mării se ridică între 100—140 milioane lei adunaţi într'o singură zi ;

F. O. M., fondul Apărărei Maritime, a atins în 6 luni suma de 200 milioane lei.

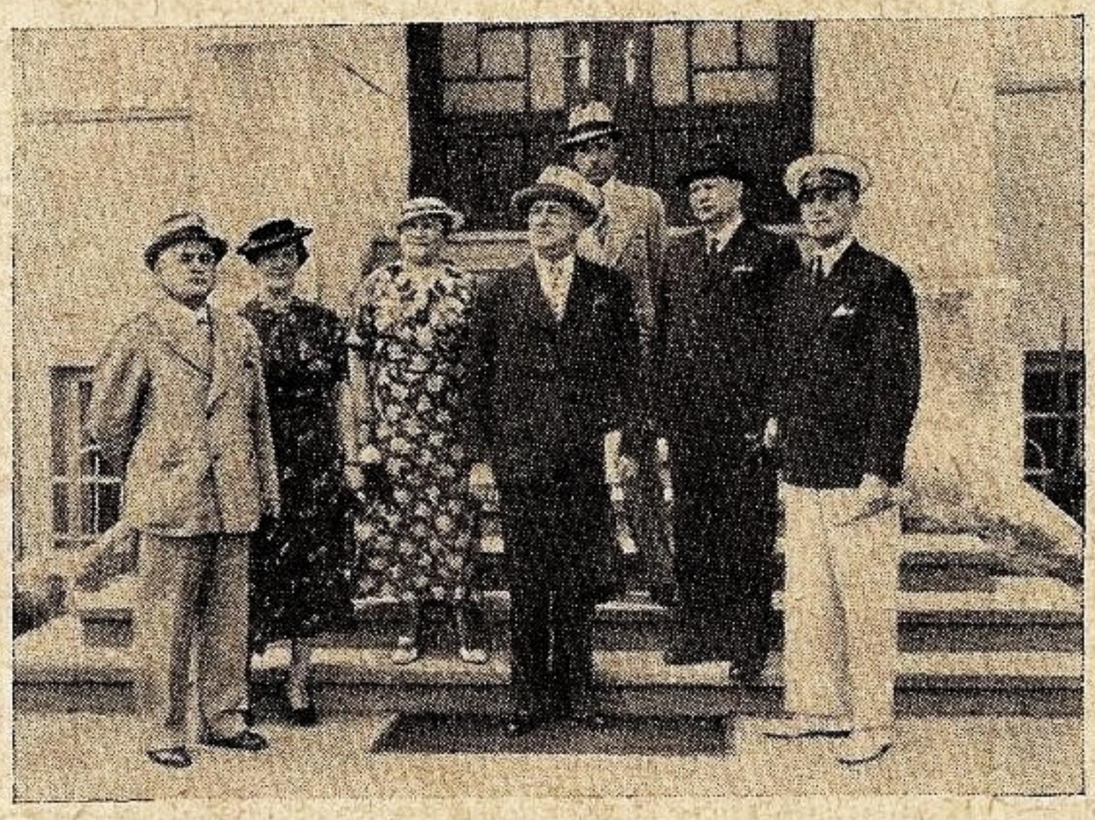
Din chetă, Liga Morska dă câte 10 milioane marinei militare, celei comerciale şi navei şcoale pentru a face călătoria în jurul lumei.

După terminarea defilărei a avut loc o masă. Cu acest prilej d. general Kwasnaiewski şi-a exprimat dorinţa ca să asiste la serbările marinei dela noi.

La Varşovia delegaţia a fost primită de d. *Zamfirescu*, ministrul nostru în Polonia şi de Mareşal Demski dela L. M. i. K., care a ţinut să mulţumească delegaţiei venită tocmai din Bucureşti pentru serbări.

De neuitat vor rămâne atât deosebita atenţie faţă de delegaţia noastră, cât şi entuziasmul pentru mare, entuziasm nu numai platonic.

Solemnitatea distribuirei ordinului „Za slugy" la Legaţia Polonă din Bucureşti. La mijloc d. Arcicewski, ministrul Poloniei între d. Amiral I. Coandă şi d. Vice-Amiral Bălănescu.



D. Vice-Amiral Bălănescu şi Comandor Năsturaş la consulatul român din Gdinya.

ZIUA APELOR

NUL acesta Ziua Apelor a fost sărbătorită Duminică 27 Iunie.

Pentru întâia oară s'au desfășurat competițiuni nautice și la București, pe minunatul lac Herăstrău, în cadrul Lunei Bucureștilor, organizate de Federația Română a Sporturilor Nautice, în prezența d-lui Primar General Donescu și a d-lui Comandor - Adjutant Preda Fundățeanu, președnitele F. R. S. N.-ului.

Inainte de a reda rezultatul concursului, să facem un scurt istoric al sporturilor nautice la noi.

Concursurile de bărci în România au un trecut destul de recent. Ele au fost organizate pentru întâia oară cu 50 de ani în urmă cu echipele vaselor de războiu ale Marinei Regale Române. Echipele celebrului bric „Mircea" și ale bătrânului crucișetor „Elisabeta" au învins de multe ori echipajele bine antrenate ale vaselor engleze, franceze și italiene, cu care au concurat în porturile de escală, când vasele Românești erau în călătorii de studii.

Curse de bărci pescărești s'au organizat de multe ori în ultimii zece ani în porturile dunărene, la Galați, Brăila și Giurgiu, de vechile cluburi nautice din aceste orașe.

Regate, adică concursuri de bărci de sport, ca skifuri, semi-skifuri și giguri, au început în vechiul regat de puțini ani, de când s'au înființat parcul dela Snagov și parcul Regele Carol II, dela Herăstrău și în urma înființării Yacht Clubului București și a Asoc. sportive „Metropola". In Banat, însă, la Arad și Timișoara, cluburile de regate, au un trecut de 50-70 ani.

Grație hotărârei M. S. Regelui de înființa F. R. S. N. cu sediul în București, pusă sub prezidența d-lui comandor adjutant Preda Fundățeanu, regatele primesc acum impulsuri de desvoltare unitară în toată țara. București, Mamaia și Eforie își au cluburile lor de regate în plină desvoltare. Vechile cluburi nautice ca acel din Giurgiu, sau cele din Brăila și Galați, precum și numeroase alte cluburi din mai toate localitățile așezate dealungul apelor, sunt pe cale de organizare conform statutelor noui ale Federației.

F. R. S. N. a chemat la lucru în afară de cluburile și asociațiile nautice sau polisportive cari au și echipe de vâslași, toate regimentele și instituțiile militare. Astfel, în afară de A. S. Jandarmeria și Grupul Navelor Grănicerești din Brăila, care au puternice echipe, s'au organizat până acum regimentele de Gardă 6 „Mihai Viteazul", 2 Vânători „Regina Elisabeta", 9 Vânători „Regele Alexandru al Jugoslaviei", 1 Grăniceri, Pioneri de gardă, etc.

Sporturile nautice, practicate de regimente, sunt chemate astfel să aducă o nouă și armonioasă pregătire de ordin fizic și moral ostașilor aflați sub drapel.

Unul din admirabilele desenuri ale d. Dragoș (ziarul Curentul).

La București, unde se află cele mai multe cluburi militare, această desvoltare a fost ocazionată de asanarea lacurilor dimprejur, dar și de voința M. S. Regelui Carol al II-lea care patronează și dă cel mai Inalt impuls tuturor sporturilor în România.

Federația urmărește deasemenea să desvolte navigația pe râuri, cu caiacuri speciale, în vederea căreia s'a stabilit o hartă a tuturor apelor navigabile din România.

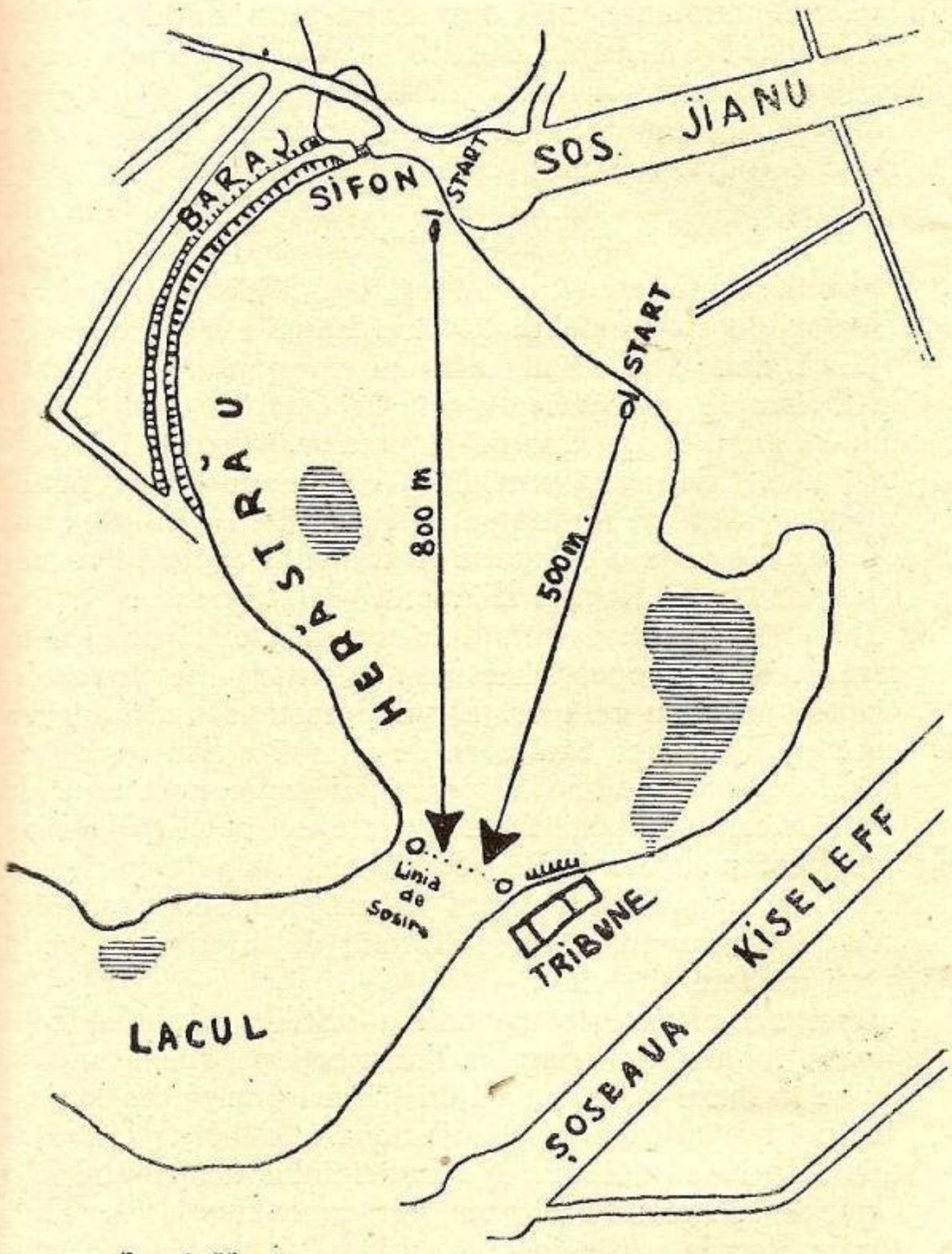
Pentru regimente s'a creiat lotca tip sport, care având o utilitate multiplă va putea fi folosită de toate cluburile populare de pe Dunăre, lacuri și mare.

Prin marile lucrări de asanare întreprinse de Municipiul București prin Uzinele Comunale București, U. C. B., s'a dat posibilitate unei navigațiuni ușoare.

Bucureștii devenind în ultimii ani un important centru de sporturi nautice, va fi în scurt timp și cel mai mare centru de sporturi nautice din România, în urma înființării Federației Române de Sporturi Nautice.

F. R. S. N. este împărțită în patru regiuni: 1) Arad, presidată de d. dr. Cornel Iancu; 2) Brăila, prezidată de d. C-dor Cerna Constantin; 3) București, prezidată de d. Inspector Alexandru Daia și 4) Timișoara prezidată de d. Zeno Arsenovici.

Invingătorul la skiff de o persoană.



Lacul Herăstrău și liniile urmate de concurenți

Comitetul de onoare a fost alcătuit din domnii : *I. Inculeț,* Vice Președinte al Consiliului de miniștri ; *R. Franasovici,* Ministrul Comunicațiilor, *Radu Irimescu,* Ministrul Aerului și Marinei, G-ral *Gabriel Marinescu,* subsecretar de stat, *Mitiță Constantinescu,* Guvernatorul B. N. R., *N. Caranfil,* fost Ministru al Aerului și Marinei, *Al Donescu,* Primarul General al Capitalei, Amiral *I. Coandă,* Vice-Președinte L. N. R. G-ral *B. Pârâianu,* Insp. general al Jandarmeriei, G-ral *Argeșeanu,* Comandantul Diviziei de gardă, *V. Tilea,* fost Ministru, *Sergiu Dimitriu,* secretar general al Ministerului de Interne și președintele O. N. T., *Ing. Macovei,* director general al C. F. R.

Comitetul organizator a fost alcătuit din :

Președinte : d. Alexandru Daia, inspector Min. Domenii ; Membrii : Arhitect Radu Dudescu, Prim Procuror Procopie Dumitrescu, Inginer Radu Brăescu, Constantin Rădulescu, Lt. Cioarbă Ion, Lt. Victor Guțulescu, Mihălcescu Ștefan ; Secretar : Alfons Mohr ; Casier : Spiridon Focas ; Cenzori : Președinte, I. Roznovanu, Avocat George Focșăneanu, Florescu, Iliuță, Minculescu ; Delegați în Comitetul Federal : Colonel Nicolae Pavlid, Comandor Stănculescu.

Invingătorii la skiff de 4 persoane

COMITETUL F. R. S. N.

Președinte : D-l Comandor Adj. Preda Fundățeanu ; *Vice-Președinte :* Comandor Cerna Constantin ; *Membrii :* Robert Fournaraky, Inginer Ioan Berindei, Căpitan Eugen Săvulescu, Inginer N. Iliescu-Brânceni, Lt.-Colonel Costea Oprișan, Dr. G. Parecz, Zeno Arsenovici, Inspector Alexandru Daia, Samuil Stern, Pavel Deac, Romulus Moga, Edmund Mittay.

JURIUL

Președinte : d. Alexandru Daia ; Membrii : Lt.-Col. N. Pavlid, Căpitan Martac, Zeno Arsenovici, Ed. Mitai; Secretar : Alfons Mohr ; Secretar ajutor : Mihail Fulga; Starteri : Lt. Șerbănescu, Sp. Focas ; Cronometrori : Lt. Demetrescu, I. Cocoș, Traian Petru ; Comisari de parcurs : Avocat Iliuță, Lt. Cioarbă ; Arbitru : Inginer Deac.

Pentru Yole

Comisari de parcurs : d. Căpitan Popovici, Căpitan Ionescu ; Arbitru unic : Ing. R. Brăescu.

REZULTATUL CONCURSURILOR

Cupa Iliescu Brânceni, yole olimpice, 6000 m.

Au concurat 6 yole: Yacht Club București, Metropola, Nautica și Dor de Ducă. Din cauza acalmiei competiția a fost interesantă pentru cunoscători. Publicul bucureștean nefiind încă deprins cu răbdarea ce o impune capriciile vântului, a făcut o adevărată „cură de răbdare", cu care marinarul e obicinuit.

După o jumătate de oră, yola nr. 6 ajunsese la insulă, 3 căuta să prindă vântul favorabil îndreptându-se spre larg, iar celelalte încă nu se depărtase dela linia startului. O ușoară briză începe a sufla și yolele prind viață. A sosit prima, după ce a ocolit cele două insule, yola 6 *(d. Simionescu Râmniceanu),* apoi 3 (locot. *Negulescu Zaharia,* din marină) și nr. 2 (sub-lt. *Zaharia,* din marină), toate reprezentând culorile Yacht Clubului București.

Cupa „Luna Bucureștilor", a F. R. S. N., schiff de curse o persoană, distanța 800 m.

Concurenți : Metropola, S. E. T., Mureș, AMEFA și Germana-Canotaj.

A luat premiul I-iu Germana de Canotaj (2 m. 56 s. 3).

Cupa ziarului „Adevărul", lotci militare de 2 persoane cu cârmaci ,distanța 800 m.

Concurează Jandarmeria, Grănicerii și Grupul Navelor Grănicerești.

Rezultat : Grupul Navelor (4 m.), Jandarmii (5 m. 05 sec.), Grănicerii (5 m. 15 sec.).

Cupa Ministerului de Interne, caiace dublu-mixt, 500 metri.

O cursă impresionantă, atât prin eleganța celor cari manevrau padelele, cât și prin faptul că luau parte și doamne.

Invingătorii la lotci militare de 3 vâslaşi

Premiile au fost luate de cele trei caiace ale Nauticei-Bucureşti cari au sosit în 4 m. 15 s., 4 m. 18 s. şi 4 m. 20 sec.

Cupa Minsterului Aerului şi Marinei, lotci militare 3 persoane cu cârmaci, distanţa 800 m.

A fost o luptă dârză între 5 lotci ale Jandarmeriei, 2 Grăniceri, două ale Reg. 1 Vânători şi una a Reg. 6 Mihaiu Viteazul.

Cea dintâi sosită, care a luat cupa, a fost lotca Reg. 6 Mihaiu Viteazul (4 m. 01 s.), apoi Reg. 2 Vânători (4 m. 47 s.) şi Grănicerii (4 m. 49 s.).

Jandarmii ne luând nici un premiu, *cupa Inspectoratului Jandarmeriei,* nu s'a acordat anul acesta.

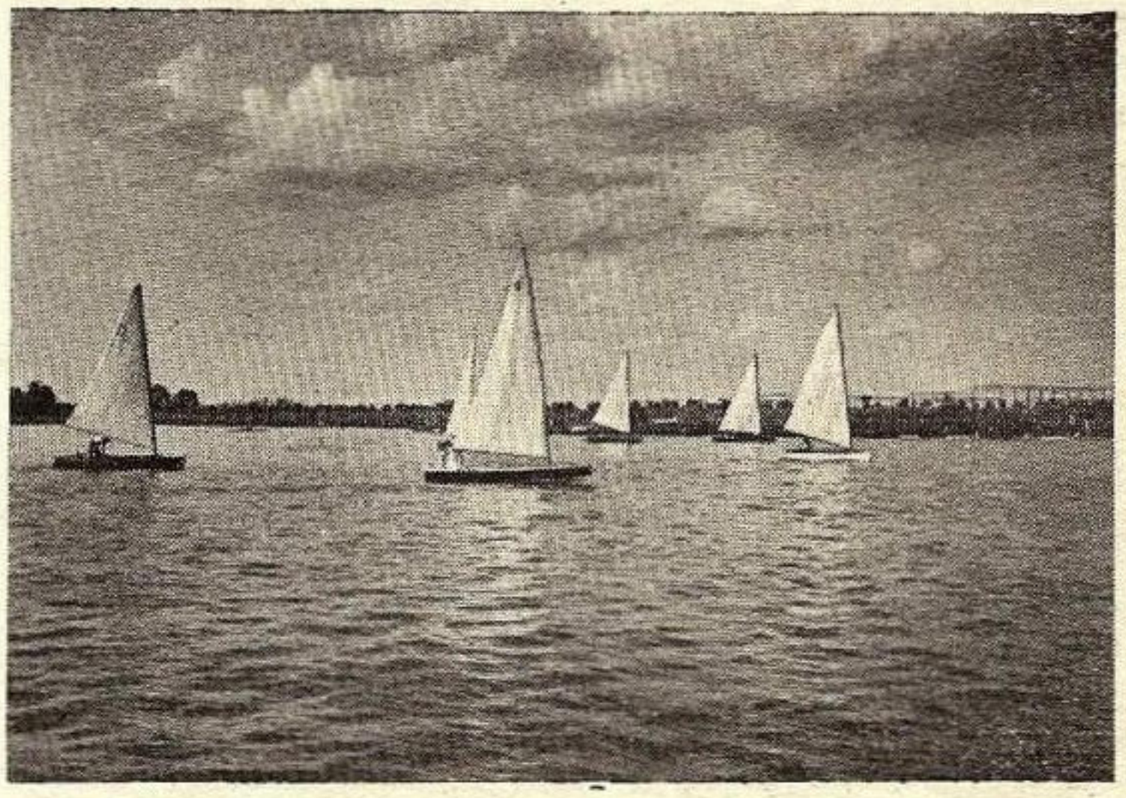
Cupa Băncii Naţionale a României

Skifuri, pe 800 m. Au concurat Nautica şi Dor de Ducă. Toate premiile au fost luate de Dor de Ducă, ale cărui skiffuri au ajuns în 4 m. 4 s., 5 m şi 5 m. 04 s.

Cupa Revistei Realitatea, lotci militare de 6 lopătari cu cârmaci, pe 800 m. Premiul I a fost luat de Jandarmerie (4 m. 05 s.) al II-lea de Grăniceri (4 m. 15 s.) şi al III-lea de Grupul Navelor Grănicereşti (4 m. 20 s.).

Cupa Metropola, skiff de 4 persoane, cu cârmaci pe 1000 m., una din cele mai animate, prin apariţia pentru prima dată a asemenea ambarcaţii.

Premiul I a fost luat de Mureş Arad, apoi Inainte, Timişoara.



Cele 6 yale gata de plecare

După terminare, d. Comandor Preda Fundăţeanu şi d. Primar Donescu au distribuit cupele. De toată lauda ordinea în care s'au desfăşurat concursurile şi ideia instalării microfonului dela care, în pauze, d. ing. Iliescu Brânceni, dădea explicaţii asupra fiecărui tip de vas.

CONSTANŢA

In ziua de 27 Iunie a. c. s'a serbat la Constanţa „Ziua Apelor" în conformitate cu dispoziţiunile superioare.

Incă dela 8,30 dimineaţa au început să sosească la Episcopie detaşamente de marinari şi soldaţi dela toate unităţile din Constanţa precum şi străjeri, cercetaşi, cercetaşe, tineri premilitari sub conducerea superiorilor lor, membrii Asociaţiei „Orizontul", „Pilotul", „Luceafărul" şi câte o delegaţie cu drapel a Societăţilor marinarilor civili „Regina Elisabeta" şi „Marea".

In prezenţa reprezentanţilor autorităţilor civile şi militare P. S. Episcopul Gherontie, înconjurat de cler a oficiat un serviciu religios. După aceasta s'a alcătuit un cortegiu cu icoana făcătoare de minuni a Sft. Maria de la Mare, pornindu-se în procesiune spre port unde la Gara Maritimă oficialităţile şi parte din participanţi s'au ambarcat pe canonierele „Stihi" şi „Ghigulescu" şi pe remorcherele portului ieşind în mare, unde au ancorat în faţa cazinoului în careul format de diferite şalupe şi bărci militare şi civile.

Aci s'a oficiat pe Canoniera „Stihi" o slujbă religioasă în amintirea marinarilor morţi pe ape aruncându-se în mare o jerbă de flori pentru pomenirea lor.

Apoi au ţinut discursuri ocazionale, D-l Bulgărea ajutor de primar, din partea Municipiului Constanţa, D-l Consilier de Curte Stoicescu, în numele Fundaţiilor Culturale Regale „Principele Carol", D-l Profesor Someşeanu în numele şcoalelor şi D-l Avocat Vulpe Aurel în numele Ligii Navale.

După terminare, cele 2 canoniere şi remorchere ale S. P. M. au făcut o plimbare pe mare până aproape de Mamaia după care s'au înapoiat în port acostând la Gara Maritimă, de unde icoana făcătoare de minuni a fost cu acelaş. ceremonial dusă înapoi la Episcopie.

După prânz vasele S. P. M. au plimbat în largul mării publicul doritor de mare.

Cuvântarea domnului profesor Someşeanu,

In numele corpului didactic secundar, ţin această cuvântare.

Mai'nainte însă, cade-se în aceste momente solemne, când sărbătorim *ziua apelor,* să ne'ndreptăm privirile spre *Cel-Atotputernic, exclamând cu psalmistul: „Minunate sunt lucrurile Tale Doamne; toate câte sunt prin Tine s'au făcut şi'n afară de Tine nimic nu s'a făcut!*

Şi aşa este!

Cu câtă înţelepciune s'au creiat lucrurile atunci; câtă simetrie şi cu ce împărţeală, de geometru-savant, s'a pus rânduială în acest univers!?

Toate-şi urmează cursul aşa după cum de la'nceput au fost orânduite şi, fără sminteală, acelaş drum bătătoresc toate, în jurul Tatălui.

Aci, în largul mării stând, rotindu-se ochii de jur-împrejurul nostru, ne ducem cu gândul peste ţări şi mări... departe în neant, în nemărginire... în faţa cărora stăm înmărmuriţi.

Un fior ne tresare, o teamă ne cuprinde şi-o admiraţie ne stăpâneşte, imaginându-ne, numai, infinitul acestei măreţe alcătuiri dumnezeieşti! Şi cu câtă regularitate şi ordine!?

Contemplând natura, ne integrăm în dumnezeire! Scrutându-i tainele, aflăm înţelepciunea!

Şi'ntr'adevăr cu câtă raţiune s'au făcut lucrurile, atunci, când *„Cuvântul"*, a despărţit apele de uscat; dându-ne 2/3 apă şi numai 1/3 pământ. Ce magnifică distribuţie, iarăşi, dela oceane şi mări, isvorașul de apă cristalină, ce tâşneşte din stâncă, în sunete de triluri armonioase, potolind setea drumeţului obosit ! Dar de circulaţia apei aţi auzit ? De ajutorul reciproc pe care îl dă picurul de apă, Oceanului, şi invers ?! Evaporaţie întâi, condensare mai apoi, nori groşi la orizont, tunete şi fulgere'n văzduh şi de-odată cu ele găleata lui Dumnezeu, ne trmite ploaia răcoritoare. Apoi — rotaţia — se'ncepe d'a capo !

Doar, ea, apa susţine viaţa pe pământ. Ea e regulatorul biologic al planetei noastre ! Fără ea nimica nu se poate !

Şi'n această privinţă, ţara noastră, are o minunată aşezare geografică. O alcătuire arhitectonică mai frumoasă, unde: variază muntele cu şesul; dealul cu spelunca; unde stânca goală din vârfurile alpine alternează cu pădurile, de pe costişele domoale ale dealurilor însorite, iar câmpiile nesfârşite îşi leagănă alene holdele de aur; cu un subsol de bogăţie proverbială, nici că se putea face o mai mare dărnicie — cu noi — din partea Creiatorului ! Cu împărţeala apelor stăm la fel.

Dela regularitatea ploilor, ce cad la timp, la nenumăratele isvoare sus în vârf de munte, în ruptura dealurilor sau la margine de drum, peste miile de pârâiaşe, ce'mpânzesc întreagă ţara, într'o splendidă ţesătură de păianjen până la râurile şi râureţele zgomotoase şi vioae, ce-şi varsă bucuriile în Dunărea bătrână şi până'n neagra Mare, avem aceiaşi minunată simetrie.

Numai că aceste bunătăţi, primite'n dar, se cer a fi utilizate, cât mai mult folosite, pentru fericirea oamenilor. Toate îşi îmbie, omului întreaga lor putere, frumuseţe şi belşug, numai trebue ştiut, cum să uzăm de dânsele.

Legaţi — prin câte un canal — Dunărea de Ialomiţa, de Argeş şi de Olt, pentruca randamentul produsului vostru, să fie însutit pe : Bărăgan, Burnas şi ţara Oltului ! Prindeţi Nistrul şi cu Prutul, traversaţi-i prin Bugeac, ca să scăpaţi de arşiţa secetelor cumplite ! Şi câte altele!

Captaţi — din vreme — energia ascunsă în cursul apelor noastre, torenţii pârâiaşelor de munte, cascadele râurilor vijelioase şi'n curând veţi avea electrificarea ţării şi înflorirea avuţiei naţionale !

Să mi se arate vreo ţară, una singură, pe-acest pământ, care să aibă belşugul şi varietatea apelor noastre minerale ! Peste tot, oriunde te-ai întoarce, dai — la fiecare pas — de „borviz"-uri şi ape tămăduitoare.

Nenorocul este că şi aceste avuţii — ca multe altele — *au intrat pe mâna celor nechemaţi* şi LE UZUREAZĂ SPECULANŢII ! Iar multe din aceste ape sunt lăsate în grija Domnului şi nici nu se cunosc, din lipsa de reclamă şi exploatare.

Ce aşezare vrednică de invidiat; ce rânduială şi câtă abundenţă în distribuirea resurselor de trai, are ţara noastră ! ?

Ce n'ar da alte ţări: Ceho-Slovacia, Austria, Elveţia ş. a., să aibă tot ce avem noi, iar puterea lor vitală să se sprijine pe o mare ?!

Chiar şi prietena noastră — Polonia, — cât n'ar da să scape de „sabia lui Damocle" a coridorului dela Danzing, ca ţărmul pomeran, să-l ştie numai al ei ?

In toate timpurile, din antichitate şi până astăzi, toate neamurile s'au războit pentru stăpânirea apelor. Chiar şi acei oropsiţi oameni preistorici, tot, de la ape îşi aşteptaseră salvarea, ca hrană şi adăpost.

Iar astăzi, stăpânirea mărilor şi oceanelor, înseamnă dominaţia pământului. Pricinele conflictelor internaţionale cari tot mai insistent se conturează la orizont, nu sunt altceva decât dorinţa acestei hegemonii, fără rival.

D. Comandor Fundăţeanu predă cupa d-lui Simionescu Rămniceanu

Ce darnică a fost cu noi, *Providenţa,* când ne-a hărăzit şi nouă o mare, deschizându-ne fereastra, prin care să privim lumea şi ne-a trasat un drum, pe care să-l urmăm, pentru fericirea şi prosperarea acestei ţări ! Ne-a dăruit cu un plămân în plus, ca să respirăm mai liber, fortificându-ne existenţa. Stăpâni absoluţi pe cei 450 km. de ţărm marin, încinşi pe la sud de bătrânul „Danubiu" — cel mai important fluviu din lume — şi pe ale cărui guri le stăpânim în întregime, — orice profan — îşi poate da seama, că această *fericită situaţie, trebue exploatată, până la maximum.* Un moment să nu pierdem din vedere, că orice ocazie scăpată, în această direcţie, atrage după sine lâncezeala, agonia, iar dela ele, un pas e numai până la maarte.

Deaceea atenţie la Mare ! Mai ales guvernanţilor noştri, de astăzi şi de mâine, le cerem toată solicitudinea pentru această nestemată a noastră. *Niciun sacrificiu — public sau de Stat — nu e de prisos, când se afectează mării, pentru întreţinerea, amenajarea şi apărarea ei !* Pentru noi, însemnătatea stăpânirii acestei părţi din Marea Neagră, e o chestiune vitală. Fără dânsa am fi lăsaţi la cheremul primului venit, iar cu timpul am sucomba, sub povara propriilor noastre păcate ! Mare dreptate şi limpede a văzut, M. Kogălniceanu, când a spus : *„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă"!*

Aşa încât, noi aci, astăzi — în faţa memoriei eroilor, a căror pomenire s'a făcut, să facem legământul solemn de a propaga, în tot locul, această dragoste de mare. Tinerilor, în avântul vostru temerar, îmbrăţişaţi cu toată

Serviciul divin la Sulina de ziua Apelor

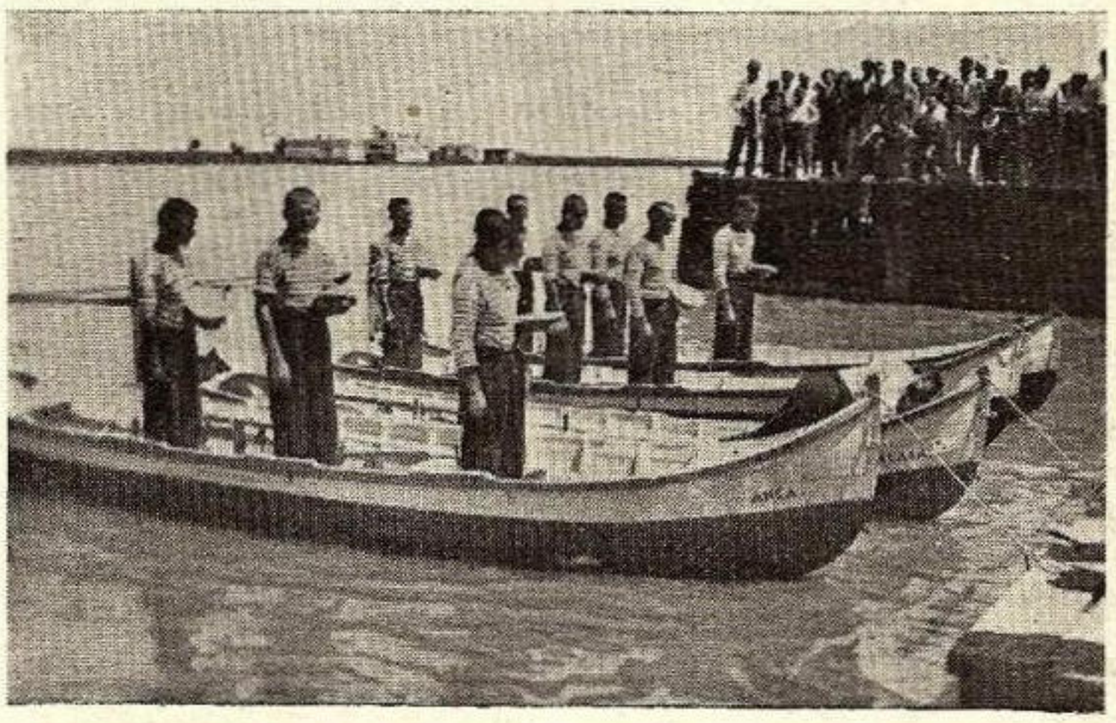
ardoarea slujbele marinăreşti ! Români, cu sânge Dac şi curaj Roman, faceţi ca tricolorul navelor noastre româneşti să fâlfâe, impetuos, în largul mărilor şi pe întinsul continetelor!

Numai astfel vom dovedi că ne-am identificat complet cu această serbare a zilei apelor şi că suntem pătrunşi — cu adevărat — de rostul nostru, aici, în Răsărit !

Deviza să ne fie: PE MARE, ROMÂNE !!

CETATEA ALBĂ

Ora 10,30 dimineaţa serviciul religios, sfinţirea apei, s'a oficiat de către un sobor de preoţi în frunte cu preotul Hr. Fotescu Protopopul judeţului, răspunsul fiind dat de către corul soborului, în prezenţa D-lui Prefect de judeţ, a D-lui Comandant al Garnizoanei, a D-lui Primar al Municipiului, a autorităţilor civile şi militare, a întregului corp ofiţeresc din garnizoană, a străjerilor cum şi a unui numeros public.



Ziua Apelor la Sulina: In aşteptarea botezului lotcilor L. N. R.

Estrada debarcaderului portului Ligei Navale a fost frumos împodobită cu pavilioanele Marinei Militare şi cu drapele tricolore, ridicându-se deasemeni pe catargul debarcaderului pavilionul Ligei, iar al Crucii Roşii în timpul cât s'a oficiat serviciul religios.

După terminarea serviciului religios, a luat cuvântul D-l Primar Em. Mănescu Primarul Municipiului Cetatea Albă, care a arătat în câteva cuvinte scopul acestei serbări, importanţa apelor, cum şi realizările făcute de către această secţiune într'un timp aşa de scurt, arătând că Secţia Cetatea Albă, prin activitatea care o desfăşoară, se poate considera prima pe întreaga ţară, lucru ce a fost constatat şi de D-l Prim Ministru G. Tătărăscu cu ocazia venirei M. S. Regelui în localitate, — După D-sa a vorbit D-l Maior Marta Mihail membru în comitet ţinând următorul discurs:

„Secţia Ligei Navale Române Cetatea Albă, are prilejul să sărbătorească azi, al treilea an al existenţei sale — şi a zilei apei.

„In antichitate popoarele sărbătoareau şi se închinau soarelui, focului, apei, animalelor — ziua de azi reaminteşte nu idolatria antică, ea ne va întări credinţa că numai prin apă s'a dat viaţă popoarelor, iar civilizaţia a putut pătrunde peste tot, graţie tot apei.

„Acolo unde apa a scăldat ţărmurile uscatului, popoarele s'au desvoltat şi progresat uşor, ducând până în cele mai depărtate colţuri ale pământului faima puterii şi bogăţii lor.

„Fenicienii, o ţară mică, duc renumele şi bogăţiile lor în întreaga omenire, cunoscută pe atunci, prin navele lor care stăpânesc mările.

„Perşii ajung la aceiaşi stare de inflorire şi putere tot prin organizarea flotei care conduce armatele victorioase pretutindeni — iar decadenţa lor îşi începe sfârşitul după distrugerea măreţei lor flote care era stăpâna mărilor. Romanii nu reuşesc să învingă acest popor curagios şi viteaz decât în momentul când îşi creiază o flotă puternică cu care răpun pe adversar.

„Genovezii ajung la cea mai 'nfloritoare situaţie materială şi putere mondială, cucerind şi întinzându-şi stăpânirea până în depărtatul orient, unde-şi creiază cetăţi puternice prin care-şi afirmau stăpânirea asupra noroadelor din jurul lor. Astfel a luat naştere Tyras, Akermanul sau Cetatea Albă de azi.

„Cunoaşterea şi descoperirea întregului continent, tot pe calea apei s'a făptuit (America).

„La noi, Românii, un conducător genial, care a înţeles rostul eşirei la mare a fost Ştefan cel Mare, — Pentru stăpânirea Chiliei şi Cetăţii Albe a dus lupte grele ştiind că prin stăpânirea lor ţara Moldovei va putea respira, fiind calea pe care să se poată lega cu Europa şi Asia lui Tamerlan, şi tot prin ele să se poată opune mai uşor invaziilor turceşti, — însuşi sultanul Turcilor, marele Mohamed 11-a a declarat: — „Cât timp Moldova are în stăpânirea sa Chilia şi Cetatea Albă, va fi greu de cucerit" — Fapt dovedit, în ziua când Ştefan cel Mare pierde aceste cetăţi, la 1488, puterea sa începe să slăbească.

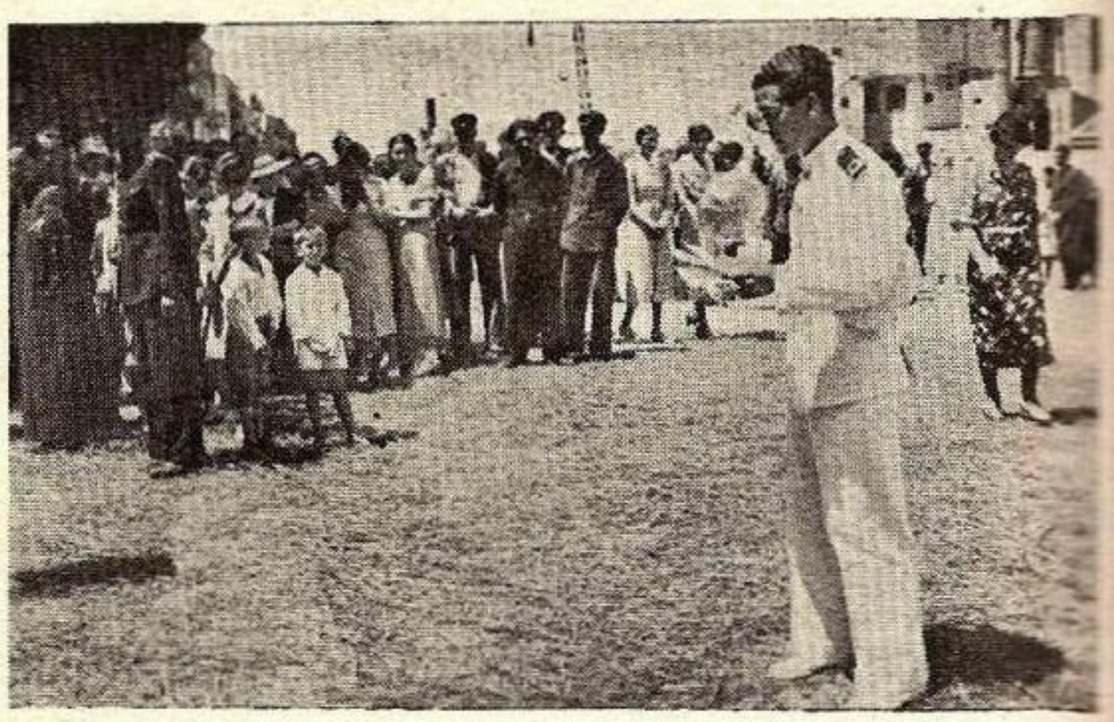
„Marele cuceritor, Napoleon, acel geniu universal este învins tot pe mare.

„In războiul mondial Germania a fost paralizată şi apoi învinsă, pentru că n'a putut avea stăpânirea mărilor.

„Puterea neinvicibilă a Marii Britanii este forţa sa pe apă, iar în extremul orient Japonia luptă din răsputeri pentru aşi afirma stăpânira Pacificului, şi inplicit a Asiei întregi.

„Iată arătat, în câteva linii generale ce importanţă covârşitoare are stăpânirea mărilor deci, importanţa care trebue să se dea serbării acestei zile.

„Neamul nostru, — aşezat între Dunăre, Nistru, Marea Neagră şi culmele Carpaţilor de oparte şi alta, a fost blăgoslăvit de soarta prn stăpânirea acestor bunuri, — folosirea lor este o adevărată bogăţie. Inceputurile marinăreşti române ,datează de pe vremea lui Mircea cel Mare şi Ştefan cel Sfânt. — Ele s'au desvoltat treptat ajungând la starea infloritoare de azi, — Astfel avem o frumoasă flotă de Dunăre, o flotă de mare şi flota



Ziua Apelor la Sulina: Sub-Locotenentul E. Apostol rostind cuvântarea

comercială, cu un bogat parc de vase, care poartă cu mândrie tricolorul românesc, pe întreg globul pământului, ducând bogăţiile solului şi contribuind la ridicarea stării economice a poporului.

„Pământul ţării noastre este străbătut, dela un capăt la celălalt de numeroase râuri şi cursuri de apă, care sunt minunate căi de comunicaţii.

„Pe ele se scurg avuţiile ţării şi de aci la marea cea mare de unde se răspândesc pe întreg globul pământesc.

„Importanţa Dunării, Mării Negre şi a râurilor noastre, în viaţa economică a ţării, sunt de neprețuit; în mare parte viitorul nostru va fi legat, de ele, în special de cele două mari căi: a Dunării şi a Mării Negre.

„Se cuvine să dăm toată atenţia pentru ca să avem o flotă puternică pe Dunăre şi Mare cu care să ne asigurăm stăpânirea lor.

„Desvoltarea la care am ajuns astăzi este datorită sprijinului M. S. Rgelui Carol II-a care în toate ocaziunile a încurajat orice întreprindere de acest soiu. — Exemplul Său să fie imitat de toţi care doresc binele ţării lor".

„Să trăiască M. S. Regele Carol II-le, Consolidatorul României Mari". In acest timp muzica militară a cântat imnul Regal, iar asistenţa a ovaţionat îndelung pe M. S. Regele Carol II-lea.

După terminarea cuvântărilor s a procedat la desfăşurare programului după cum urmează, cu concursuri şi regate :

Concursul de regate s'a efectuat pe triungiu, fiecare latură având un Klm. după anunţul dat prin tragere cu arma, la care semnal un număr de 40 bărci pescăreşti au pornit în acelaş timp pe ruta fixată pentru obţinerea premiilor stabilite, desfăşurare care a făcut o impresie foarte frumoasă asupra publicului participant.

Premiile au fost obţinute de către următorii pescari:

1) Ivan Taran cu barca No. 179 a obţinut premiul 1 în sumă de lei 500;

2) Alexei Cucerenco cu barca No. 375, a obţinut premiul II în sumă de 300 lei;

3) Nichita Gorenco cu barca No. 274 a obţinut premiul III în sumă de 200 lei.

La concursurile de înnot au luat parte un număr de 24 participanţi din cari au reuşit să obţină premii următorii:

Innot 100 metri

1) Ion Doncenco premiul I în sumă de lei 200;
2) Grişcov Valentin premiul II în sumă de lei 100.

Innot 20 metri

1) Gheorghiu Blaj premiul I în sumă de lei 200.
2) Doncenco Ion premiul II în sumă de lei 100.

Lupta cu lancea pe apă:

1) Premiul I obţinut de Maxutonco Vasile în sumă de lei 100.

Intreceri cu butoiul pe apă :

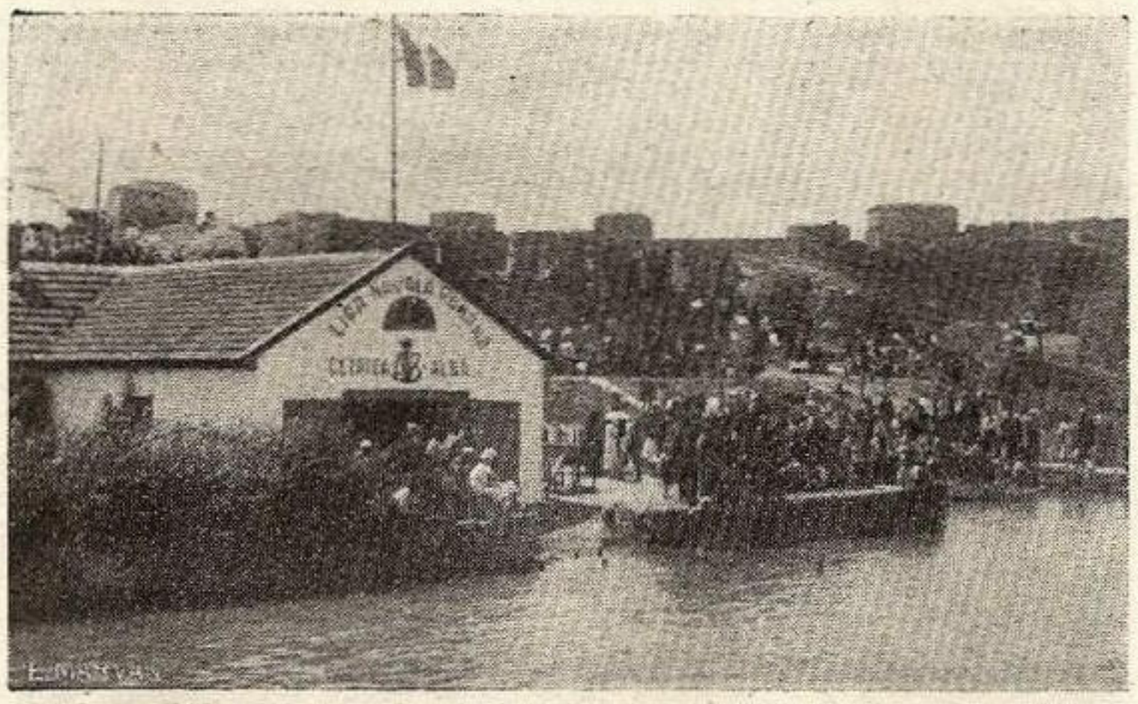
1) Premiul I obţinut de către Scaleţchi Valentin în sumă de lei 100.

Prinderea raţelor

Rutta Pacel şi Gheorghe Nicolae.

Neptun zeul mărilor, maestrul de marină Marchitan Vladimir.

Impărţirea premiilor s'a făcut de către D-l Preşedinte, d. Secretar şi ceilalţi membrii din comitet în prezenţa

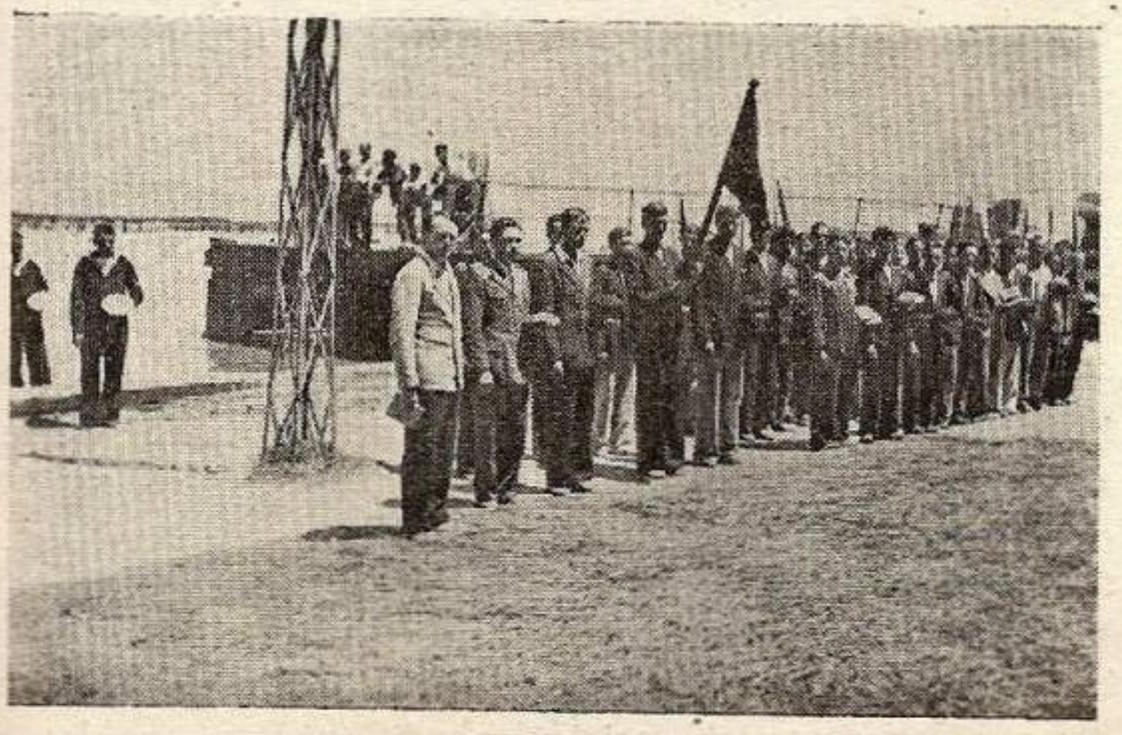


Ziua Apelor la Cetatea-Albă

D-lui Prefect de judeţ şi a D-lui Comndant al Garnizoanei.

După terminarea concursurilor s'a pus la dispoziţia publicului participant cuterele Ligei şi celelalte ambarcaţiuni pentru plimbări pe Liman, iar seara s'a organizat pe ţărmul limanului la sediul secţiei o serbare veneţiană, — rada portului Ligei cât şi ţărmul fiind feeric iluminat, formând în ansamblul lor culorile naţionale.

In tot timpul nopţei cuterele secţiei ale membrilor şi celelelalte bărci au fost la dispoziţia publicului pentru plimbări pe liman.



Ziua Apelor la Sulina: premilitarii

ORŞOVA

Comitetul local alcătuit din domnii Lt. Colonel *A. Gorăscu,* comandantul garnizoanei, *I. Mogoş,* căpitanul portului, *N. Velculescu,* primarul oraşului, *D. Laitiu,* directorul gimnaziului, *Săndulescu,* şeful vămei, *D. I. Matei* şeful poliţiei, *D. Păsui,* agent N. F. R., *G. Crăciun,* comandantul cohortei de străjeri-cercetaşi, *Mihailovici,* reprezentantul soc. D. D. G. şi *Carol Kneur* repr. soc. M. F. T. R., a organizat şi anul acesta o frumoasă manifestaţie cu un program destul de bogat.

Dimineaţa a fost adunarea publicului în faţa portului, unde s'au ţinut cuvântări. Cu vasele puse gratuit la dispoziţi de societăţile de navigaţie D. D. S. G. şi M. F. T. R. s'a făcut o excursie la Techico, unde s'a depus o coroană la mormântul comemorativ jugoslav. După amiază o nouă escursie la Adakaleh.

Rezultatul net al serbărilor a fost de 9.300 lei, din

care 6.000 s'a vărsat Ligei Navale, 1000 s'a dat muzicei reg. 94 Infanterie, 1.800 cercetaşilor marinari, 500 fondului soc. Vapoarelor.

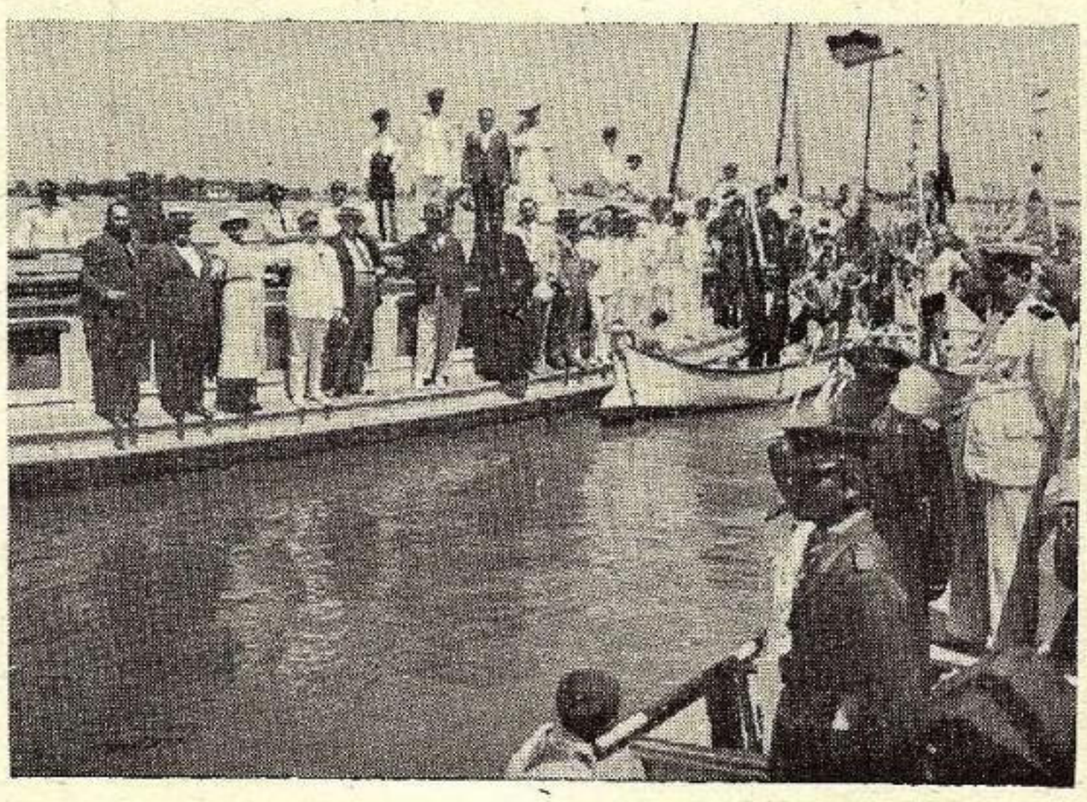
Liga Navală a adus cele mai vii mulţumiri pentru devotamentul cu care, ca în toţi ani, comitetul a muncit ca serbarea să aibă un frumos succes material şi moral.

SULINA

Ziua apelor a fost sărbătorită, la Sulina, Duminică 27 Iunie 1937, cu un deosebit fast şi cu multă însufleţire, prin îngrijirea Comitetului Secţiunii locale a Ligii Navale Române, ca şi în anii trecuţi, iar autortăţile civile şi militare, şcolile, premilitarii, etc. au dat preţiosul lor concurs.

Neputându-se merge la ţărmul mării, din cauza inundaţiilor, serbarea a avut loc anul acesta, la malul Dunării, în faţa Cercului Marinei Regale Române, unde este sediul Secţiunii Sulina a L. N. R. şi unde se făcuse o frumoasă pavoazare, graţie dispoziţiunilor d-lui Primar *G. B. Popescu,* iar ordinea a fost asigurată de către D-l Locot. *Popa Vasile,* Comandantul Plutonului de Grăniceri.

In prezenţa unei foarte numeroase asistenţe, în frunte



Serbarea zilei Apelor la Tulcea

cu Preşedintele şi membrii Comitetului acestei Secţiuni, s'a început la orele 11.15, slujba religioasă pentru sfinţirea apei, de către preotul econom *Simion Vârgolici,* asistat de preotul Ioan Chiriacos, răspunsurile fiind date de corpul Gimnaziului „Marele Voevod Mihai".

A urmat apoi botezul celor patru lotci ale Secţiunii locale a L. N. R., dându-li-se următoarele nume de Domniţe :

Anca, Bălaşa, Catinca şi *Despina.*

După aceea, D-l Sublt. *Eugen Apostol Dobriceanu,* dela Staţiunea Navală Sulina, a ţinut o frumoasă şi interesantă cuvântare ocazională, stăruind asupra marei importanţe, pe care o prezintă Marea şi Dunărea pentru Ţara noastră.

Două eleve dela Gimnaziul local şi o fetiţă dela Grădina de copii Nr. 2, au recitat câte o poezie cu subiect în legătură cu apele, iar corul a cântat mai multe bucăţi cu teme marinăreşti.

Serbarea s'a încheiat la orele 12,40, printr'o originală defilare pe Dunăre : cele patru lotci botezate azi, cu echipajele formate din soldaţi marinari ; lotci de pescari; grupe de barcagii ; şalupa *„Lebăda Deltei",* a Serviciului Sanitar al Gurilor Dunării, cu străjeri şi străjerite ; baleniera Staţiunii Navale Sulina ; şalupa Plutonului de Grăniceri, precum şi numeroase ambarcaţiuni particulare, toate în ordine desăvârşită, graţie măsurilor luate de D-l Locot. *Limbide Ovidiu ;* au defilat prin faţa asistenţei de pe mal, de unde se răspundea cu salutul roman entuziastelor saluturi al echipagiilor ambarcaţiunilor.

TULCEA

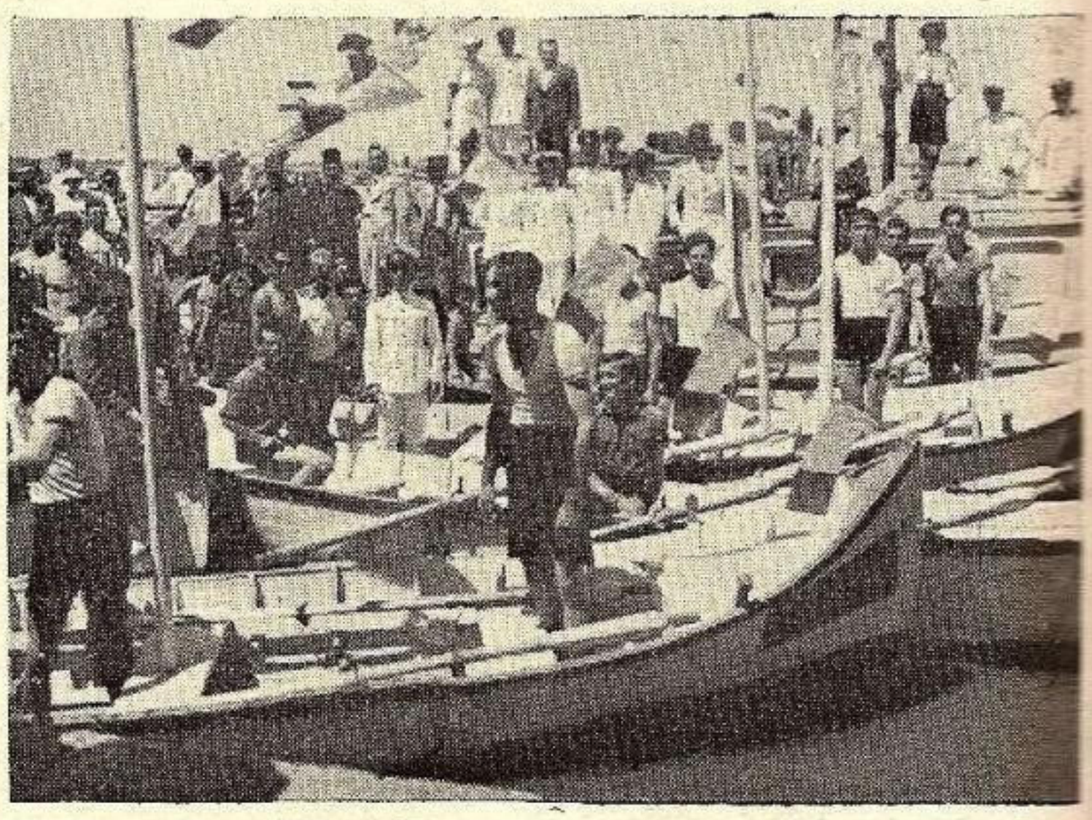
La orele 10 dimineaţa în curtea şi în faţa bisericei Sf. Gheorghe, era adunat un public destul de numeros compus din capii de autorităţi, invitaţii, şcolile primare şi secundare, premilitarii şi străjeri, cari încolonându-se au pornit spre cheiul Dunării în faţa grădinei publice.

La orele 10.30, un sobor de preoţi în frunte cu protoereul Oprea Maralot a oficiat serviciul religios.

Luând cuvântul dl. Stelian Constantinescu profesor la liceul de băeţi din localitate, arată importanţa acestei zile.

Au urmat concursurile sportive, la care au luat parte numeroşi participanţi.

In cursul zilei s'au făcut plimbări pe Dunăre cu vasele ligei şi cu şalupa căpităniei, iar muzica regimentului 33 Dorobanţi, instalată pe malul apei a distrat publicul.



Ziua Apelor la Tulcea: pregătirea pentru regate

Reuşita acestei serbări se datoreşte d-lui Preşedinte al ligei col. Pop Horia şi d-lui secretar Coca.

VÂLCOV

Comitetul local compus din : domnii *Lt. Aronescu,* comandantul plutonului de grăniceri, *P. Ciurtin,* şeful subcentrului premilitar, *V. Lungu,* căpitanul portului, *C. Dumbravă,* directorul şcoalei primare, *P. Trandafir,* directorul gimnaziului, *L. Wessy,* comerciant, *Z. Cosor,* primar, *M. Linte,* secretarul primării şi *Păr. P. Corpoci,* au organizat serbările cari s'au desfăşurat după următorul program :

Concurs de înnot. Periprava - Vâlcov, clasându-se I *Navitchi Ioan,* care a trecut Dunărea în 30 m., al II-lea *Tanu Constantin* în 32 m. şi al III-lea *Cociacovschi Al.* în 35 m. Premiantului întâi i s'a oferit o statuetă ; de remarcat că şi în primii doi ani precedenţi tot d. Novitchi a luat premiul I.

Tangon. Pentru luarea steagului prins la capătul unui tangon orizontal uns cu seu s'au prezentat 7 concurenţi. Fanionul a fost luat de tânărul Cudraţov Teodor.

La solemnitate au asistat elevii tuturor şcolilor şi populaţia pitorescului orăşel, Veneţia României.

SUBCENTRUL DUMITREŞTI-OLT

In urma circulării Inspectoratului general al Pregătirii Premilitare, Ziua apelor s'a sărbătorit şi în diferite subcentre P. P. aşezate pe maluri de ape.

Un comitet alcătuit din d. *Marin Diaconescu,* pretor *Gh. Cedică,* preot-paroh, *I. Popa,* şeful subcentrului, au organizat concursuri de înnot, cu 12 tineri.

Rezultalele au fost :

Viteză, trecerea Oltului înnotând voinicește :

I. T. P. Andrei St. Radu.
II. Vlădulescu M. D-tru.
III. Prună M. Sandu.

Rezistență, în contra apei :

I. Badea R. Marin şi Vlădulescu M. D-tru.
II. Andrei St. Radu şi Geană Gh. Florea.

Călcată şi pe spate :

I. Andrei St. Radu.
II. Prună M. Sandu.
III. Bărascu Marin şi Poroşanu D-tru.

SUBCENTRUL P. P. NĂMOLOASA

Serbarea a constat din :

Cuvânt de deschidere a Lt.-col. Drimba Iosif, arătând însemnătatea apei, după care a urmat un program literar în legătură cu apa compus din „In deltă" lectură; recitările „Mai am un singur dor" şi „Noaptea de vară" şi cântecele „Morarul", „Pescarii" şi „Valurile Dunării".

Au urmat concursuri de înnot — de bărci nu s'a putut organiza nefiind bărci de-acelaşi tip.

Rezistența 2 km. (2000 m.) porniți 18, ajunşi, 12 clasificați : I. Tudorache Angheluță ; II. Lână Alexandru; III. Munteanu Iordache.

Intrecere 110 m. (trecerea Siretului) porniți 14, ajunşi 14, clasificați : I. Dragomir Alexandru ; II. Poteră Ion ; III. Tudorache Angheluță.

Rezistența în apă (cu capul afund) concurează 9, clasificați : I. Ichim Nicolaie 1'40" ; II. Oprişan Costică 1'30" ; III. Zamfir Toader 1'.

A luat parte un public foarte mare datorită faptului că se organizează pentru prima oară.

SUBINSPECTORATUL P. P. MUNICIP. ORADEA

Rezultatul întrecerilor a fost următorul :

Viteza 100 metri

1. Varadi Adalb. Sc. 6 primul 1'20".
2. Vaş Anton Sc. 7 al doilea 1'24".
3. Goldştein Fr. Sc. 12 al treilea 1'56".

Piept 100 metri.

1. Aranyoşi Vale Sc. 7 primul 1'33".
2. Schuman Ladis. Sc. 12 al doilea 1'48".
3. Pakozdi Mart. Sc. 4 al treilea 2'15".

Spate 100 metri.

1. Aranyoşi Ladis. Sc. 7 primul 1'20".
2. Fried Andrei Sc. 2 al doilea 1'30".
3. Szantay Ioan Sc. 1 al trelea 1'45".

Vatter Pollo rezultat 6-4 a câştigat echipa condusă de T. P. Aranyoşi Vasile.

Următorii Premilitari s'au remarcat în timpul jocului : Aranyoşi Vasile şi Vaş Anton care merită să fie răsplătiți.

SUBCENTRUL PETREŞTI (UNGHENI)

Apa Prutului fiind aproape, a avut loc un concurs între buni înotători dintre T. P. în asistența unui numeros public, obținând rezultatul următor :

I. *Innot dealungul apei 500 m. dist. de viteză.*
1. T. P. Ganceriuc I. Vasile.
2. T. P. Cibric I. Ion.
3. T. P. Starasciuc David.

II. *Trecerea Prutului 40 m.*
1. T. P. Ganceriuc I. Vasile.
2. T. P. Starasciuc David.
3. T. P. Cibric Ion.

III. *Innot pe spate în lungul apei pe dist. 100 m.*
1. T. P. Cojocaru I. Anton.
2. T. P. Cibric I. Ioan.
3. T. P. Starasciuc David.

IV. *Innot pe sub apă dealungul apei.*
1. T. P. Cibric Ion 17 m.
2. T. P. Ganceriuc Vasile 13 m.
3. Cojocaru Anton 12 m.

V. *Figuri şi exchibiții în înnot.*

1. T. P. Ganceriuc Vasile — înnota învârtindu-se şi la aruncare de pe mal se da peste cap de câteva ori până în apă.

SUBCENTRUL PREMILITAR ŢINCA

Aci, grație domnului Locotenent *Alexandru Gh. Fechete* au fost adunate în comuna Gurbadiu de pe Crişul Negru, subcentrele P. P. Gurbadiu, Tacit şi Husasăul de Ţinca, unde au avut loc concursuri de înnot, urmate de o mică serbare.

S'au clasat primii din 109 prmelitari :

I. Hodişan Mihai din Tăut.
II. Maghior Gheorghe din Tăut.
III. Malacş Ion din Ţinca.

S'au distins, hors concours, d. Locot. rez. *Traian Tenca,* şeful subcentrelor P. P. Tăut, cu o technică admirabilă.

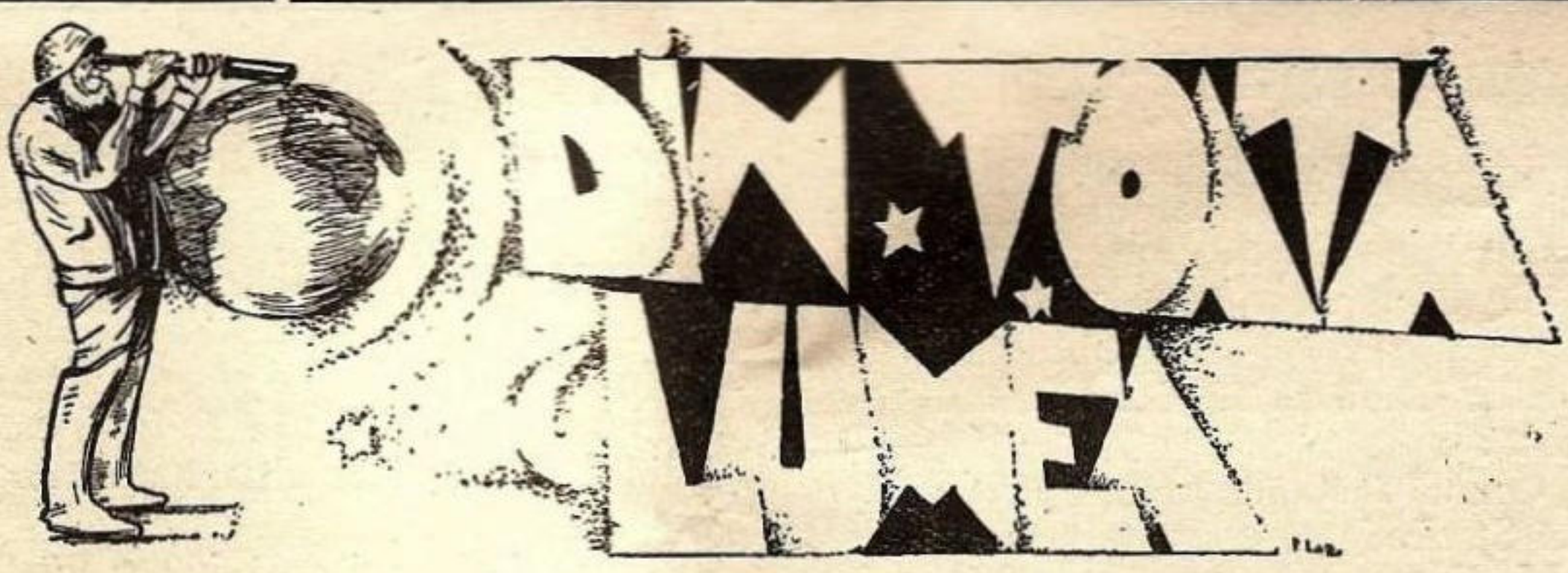
SUBCENTRUL P. P. UNGHENI (IAŞI)

Sub conducerea d-lui *Doboşilă,* comandantul subcentrului, s'a sărbătorit Ziua Apelor pe malul Prutului, cu următoarele rezultate la concursurile de înnot :

I. Vignace Teodosie.
II. Dupcenco Vasile.
III. Gorducală Vasile.
IV. Munteanu Gh.

La concursul de vâslit, cu bărcile puse la dispoziție de serviciul apelor :

I. Gorducală Vasile.
II. Valkstein Victor.
III. Teodosie Vignau.



O GREVĂ GENERALĂ

Acum când în toată lumea pentru orice nemulţumire, se declară grevă, aflăm că în America, ţara tuturor posibilităţilor s'a declarat o grevă unică până în prezent.

Scafandrul oficial al unui mic port fluvial din Canada a avut de executat nişte lucrări sub apă la 12 m. adâncime.

Durata acestei lucrări sub apă fiind depăşită, cei de afară s'au alarmat că scafandrul nu dădea semnalul obişnuit pentru a fi tras afară. Tocmai în acel timp, însă, cel din fundul apei, telefonă celor de-afară că este hotărît să nu iasă la suprafaţă decât dacă va fi asigurat că i se va mări leafa.

In faţa acestui ultimatum categoric şi pentru ca să nu se întâmlpe o nenorocire care ar fi avut destul răsunet în toată umea, primarul oraşelului canadian, a convocat în grabă consiliul municipal care a hotărît să mărească leafa originalului grevist submarin.

Ar fi interesant de aflat dacă acest sistem nu va influenţa şi pe alţi scafandrieri din toată lumea.

Pentru a nu fi expuşi la greve asemănătoare, patronii ar putea scăpa, luând dela scafandri un angajament prin care aceştia se obligă să nu declare greva submarină.

UN GRUP ELECTROGEN MINUNAT

Seria grupurilor electrogene *Delco*, s'a mărit cu un model nou care cu siguranţă va avea un mare succes pentru luminatul electric al vilelor izolate, al conacurilor, al yachturilor, etc...

Acest grup denumit *„Delco 150"*, este un mic motor în 4 timpi care are o funcţionare foarte puţin sgomotoasă şi care are o putere de 150 waţi cu 6 sau 12 volţi.

Punerea în mers sau oprirea se face apăsând un mic buton.

Această mare uzină electrică are numai 30 cm. lungime, 21 cm. lăţime şi 30 cm. înălţime, cântăreşte numai 20 kg. şi are şi un mâner pentru a fi transportabilă.

SUCCESUL FORMELOR MAÏER

După ultimile statistici, sunt în prezent în serviciu 323 nave cari au forme Maïer.

In timpul anului 1936 s'au comandant 134 nave cari vor avea această formă. Anul acesta au mai fost comandate încă vreo sută de nave de acest fel.

O INTÂMPLARE CU PESCARI

In legătură cu felul în care apar prin jurnale diferite întâmplări, am extras din Revista Ligii Navale Belgiene, cele ce urmează :

Iarna trecută au plecat la pescuit din Zeebrugge, pe un vânt foarte puternic două bărci cu pânze şi motor care sunt folosite de pescarii de crevete. Se duceau să pescuiască în regiunea Steenbank în aliniamentul geamandurilor dela Broupershowen. Pe vântul acesta puternic era o mare îndrăsneală să pescueşti în acea regiune pentrucă cea mai mică pană de motor ar fi lăsat în voia vântului barca şi vântul ar fi împins'o neîntârziat să eşueze pe unul din micile bancuri din acea regiune.

Totuşi dorinţa de câştig era mai mare, aşa că cele două bărci plecară cu pescarii lor să 'nfrunte marea.

Inainte de plecare cei doi căpitani se sfătuiră şi se înţeleseseră să-şi vină în ajutor reciproc dacă din nenorocire s'ar ivi vreo pană de motor la una din corăbioare.

De ceeace s'au temut n'au scăpat, căci noaptea pe la 3, motorul uneia din bărci a stopat.

De aci înainte vom arăta ce a aflat lumea din ziare despre această întâmplare :

DRAMELE MĂRII

Eroica atitudine a unui echipaj Belgian.

„Noaptea trecută o barcă de pescari din Zeebrugges se afla în voia valurilor în larg, când semnalele ei de ajutor au fost zărite de o altă barcă de pescari tot din Zeebrugges. Aceştia, cu toate că furtuna era înspăimântătoare şi ridica valuri mari cât munţii, s'au grăbit să le vie în ajutor.

După o muncă obositoare şi cu preţul vieţii lor, valoroşii salvatori reuşiră să dea o frânghie naufragiaţilor pe care îi luă la remorcă. A trebuit să se repete această operaţie periculoasă de mai multe ori, căci marea furioasă rupea mereu frânghia. Azi, abia la prânz cele două corăbioare, au putut intra la Zeebbrugges.

A fost un moment înălţător, reconfortant şi plin de emoţie când s'au văzut împreună salvatori, salvaţi şi familiile lor în prezenţa Comisarului maritim".

Şi acum, să arătăm ce s'a petrecut în realitate :

Barca accidentată semnalează că este în pană. In cealaltă barcă, fiecare om din echipaj gândeşte şi isbucneşte îndată : „Ce dobitoci ! Aşa le trebue dacă vin pe o vreme ca asta cu rabla aia de motor !...

Bărcile s'au apropiat. Discuţiile şi înjurăturile realizează primul contact între cele două echipaje.

— *Ce-aţi căutat aici ? Voi aţi vrut să veniţi !*

— *Ba voi...*

— *Ba voi...*

— *Ţi-am spus doar că e o prostie...*

— *Ba eu am spus...*

(De remarcat că nimeni nu pomeneşte măcar despre vânt sau valuri).

— *Daţi-ne o remorcă !*

— *Sigur că da, de ce să nu vă dăm şi un motor de schimb ?*

Daţi-ne voi remorca voastră, pentrucă voi sunteţi în pană; am să trec pe la pupa...

Insfârşit remorca e dată, dar după 5 minute de mers se rupe.

— *Dracul a mai văzut așa putregai! Aveți și voi o remorcă la fel ca și motorul!*

Hai dați-ne altă remorcă!

(Nici acum măcar nu se face vreo aluzie la biata furtună).

Din nou remorca e luată. Rezistă și aceasta doar vreo 10 minute. — Explozii de indignare la cei cari remorchează; noui aprecieri asupra valorii materialului pe care îl au ceilalți la bord.

Insfârșit salvatorii dau o remorcă dela ei, care plesnește la rândul său. — Explozie de veselie la cei remorcați cari jubilează acum:

— *Aha, ziceați de parâmele noastre că-s putrede, dar ale voastre ce cusur au?!...*

Urmează o serie de schimbări de vederi și considerații asupra calității parâmelor. — (nici pomeneală însă de mare sau furtună).

O ultimă remorcă ține, însă e așa de scurtă că remorcanți și remorcați pot discuta în toată voia despre tot felul de amintiri în care e vorba de *mame*, de părinți, bunici, diferiți sfinți din calendar (așa sunt marinarii, credincioși).

Ajunși în port, sar pe cheu și sunt gata să se ia de păr, însă se potolesc repede căci în mijlocul lor a apărut Comisarul maritim în impunătoarea sa uniformă.

Aceasta a fost realitatea.

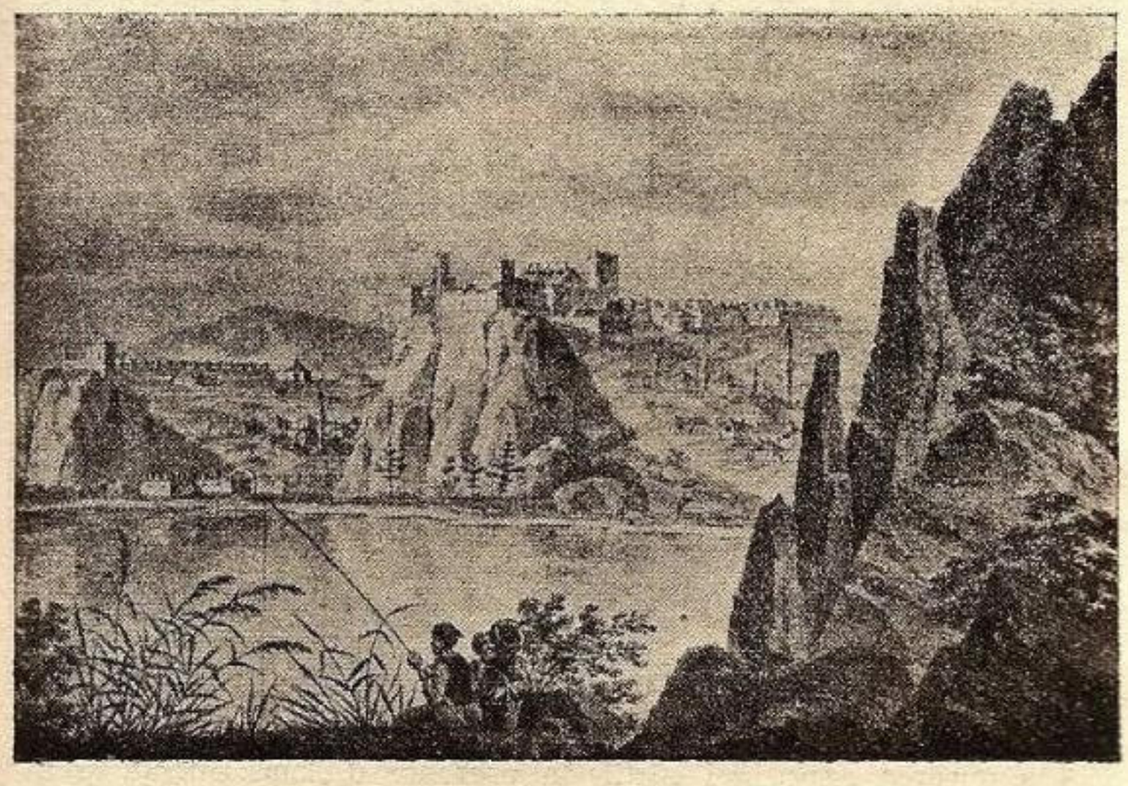
Și cred că v'a plăcut mai mult decât ce scriseseră jurnalele.

ȘOMAJUL NAVELOR DE COMERȚ

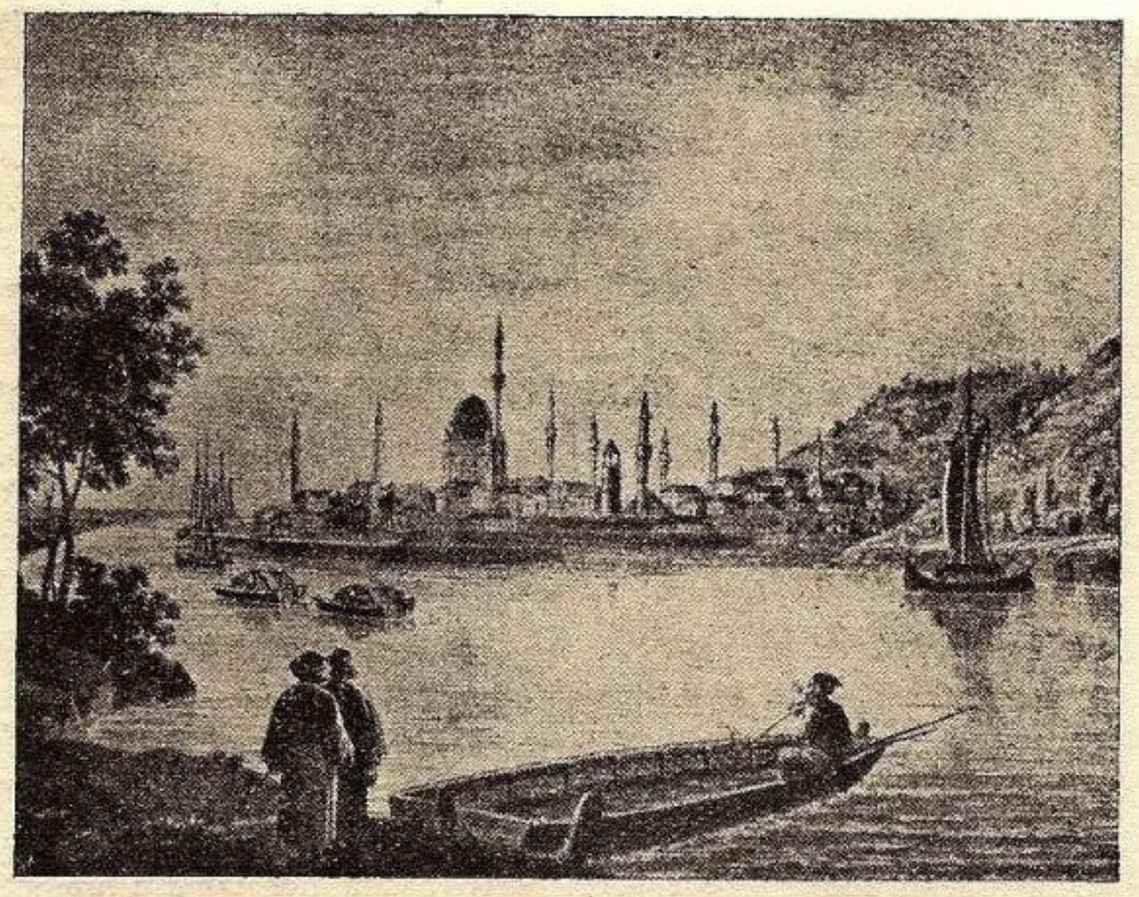
După statistica întocmită de *Hansa*, situația navelor dezarmate din toată lumea în luna Decembrie 936 era următoarea:

Numele Țării	Tonajul flotei	Nave dezarmate	Procent
Anglia	17.183.000	629.000	4 %
Norvegia	4..054.000	17.000	0,4 %
Japonia	3.826.000	7.000	0,2 %
Germania	3.708.000	42.000	1,1 %
Franța	2.973.000	250.928	8,5 %
Olanda	2.204.000	48.000	2,2 %
Grecia	1.801.000	201.000	11 %
Suedia	1.507.000	46.000	3 %
Danemarca	1.134.000	26.000	2 %
Țări diferite	13.016.000	521.000	4 %
Statele Unite	9.434.000	1.872.000	20 %
Total mondial	60.840.000	3.704.000	6

După cum am remarcat și altă dată, în afară de *Japonia*, numai *Norvegia* are o situație mai bună față de



Hârșova în 1820



Silistra în 1820

celelalte țări cu un procent de 0,4% nave dezarmate.

Dintre țările europene, numai *Grecia* și *Franța* au o situație mai rea .

Statele-Unite, însă au bătut recordul cu 20%.

Este curios faptul că tocmai Italia, care are o flotă destul de importantă, nu a fost deloc menționată.

YACHTING CU SURPRIZE

Marinarii de pe „Carpați" salvează un cuter la Haifa

In după masa zilei de 15 Mai a avut loc la Haifa o alergare de cutere în largul mării.

Marea era montată, unul din cutere, No. 8 la o voltă luată prea brusc, s'a răsturnat într'o clipă.

Ceilalți concurenți din cuterele vecine nu au putut da nici un ajutor eficace din cauza valurilor mari și a vântului care se întărise din ce în ce, mărginindu-se a se îndrepta către port spre a aduce ajutoare.

De pe bordul vaporului *Carpați*, ancorat în rada portului Haifa s'a observat accidentul imediat. oCmandantul vasului a dat ordin de armare imediată a unei bărci de salvare care a plecat în ajutorul celor naufragiați.

Barcajiul, cu toată marea montată a putut ajunge la timp la cuterul răsturnat de care erau agățați doi sportivi epuizați de puteri.

S'a încercat apoi luarea la remorcă a cuterului. In urmă a venit din portul Haifa un remorcher care a luat la remorcă apoi pe toți aducându-i la vaporul Carpați.

Problemă cu subiect maritim

Rugăm pe cititorii noștri să rezolve problema de mai jos:

O corăbioară a fost lansată în 1920. Are o viteză apreciabilă de 12 noduri datorită unui catarg înalt de 15 metri.

Fiul comandantului are 30 ani mai puțin ca tatăl său, iar corabia e lungă de 40 m.

Mai sunt la bord 18 marinari, 2 muși în vârstă de 16 ani și un bucătar care a fost angajat numai de 6 luni.

Șeful de echipaj este chiar fiul comandantului, care și-a luat slujba în primire dela vârsta de 15 ani, la 15 August, de ziua Marinei, când a fost lansată corăbioara.

Ce vârstă are comandantul la 15 August 1937?

Cele mai bune și mai interesante răspunsuri vor fi premiate.

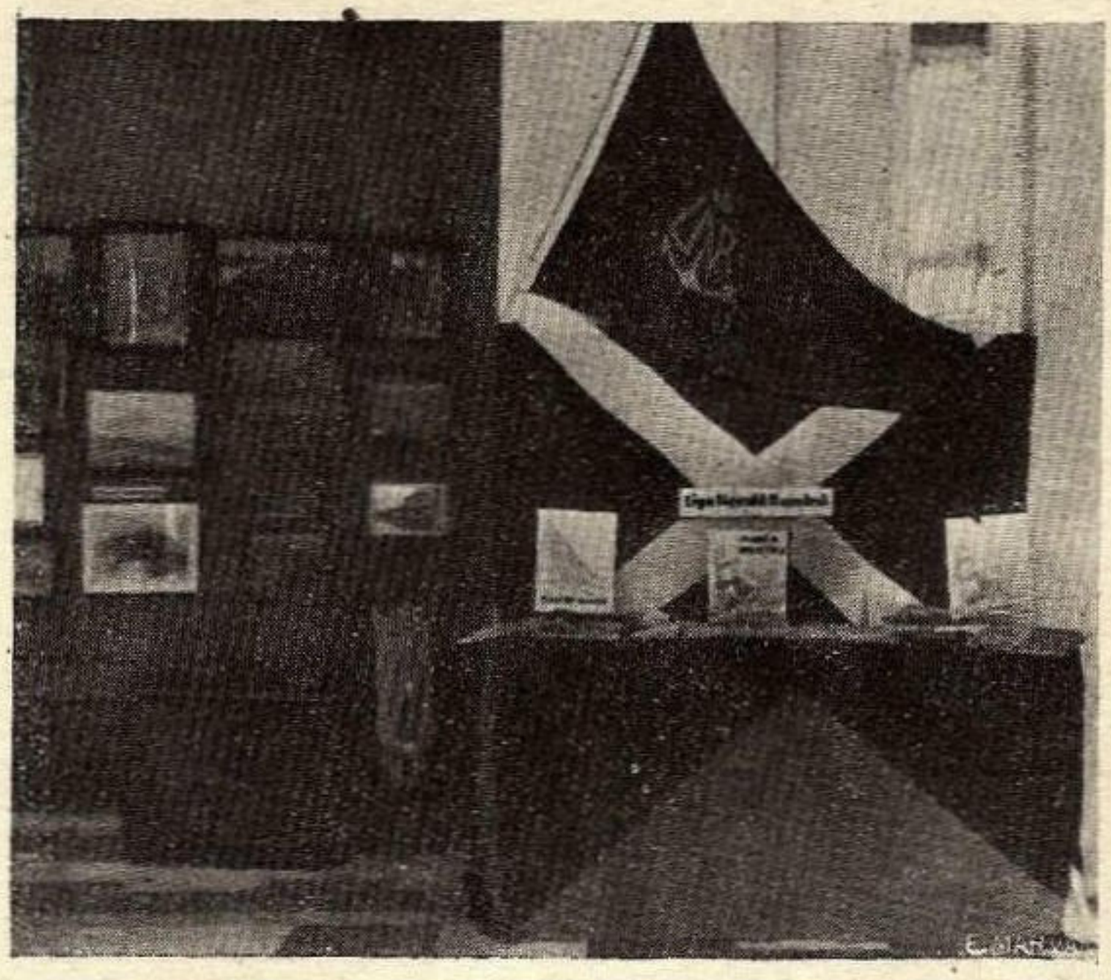
INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Expoziţa Fundaţiilor Regale la Constanţa.

In sălle Cazinoului Municipiului din Constanţa a avut loc în zilele de 20-24 Iunie c., expoziţia cărţii, care a fost organizată de către Fundaţiile Culturale „Principele Carol", de sub preşedinţia D-lui Dimitriu, preşedintele Curţii de Apel, din localitate.

Cu prilejul acestei expoziţii, L. N. R. Secţia Constanţa a aranjat un interesant colţ acoperit cu pavilioane şi sub flamura L. N. R.



Standul L. N. R. la expoziţia cărţii din Constanţa

S'au expus de către noi lucrări cu caracter marinăresc, colecţia revistelor „România Maritimă şi Fluvială" şi „Marea Noastră", cărţi dăruite de către D-l Ap. Culea, tablouri, etc.

Standul s'a bucurat de multă atenţie din partea publicului numeros care a vizitat expoziţia, prima în genul acesta la Constanţa.

Noutăţi nautice.

Pentru desvoltarea şi încurajarea sporturilor nautice, F. R. S. N. a cerut Ministerului de Interne să intervnă către Municipiul Arad pentru a satisface dorinţa inteectualilor români din acest oraş şi a ceda un teren pe malul Mureşului pentru construirea clubului nautic românesc.

F. R. S. N. a intervenit la Ministerul Aerului şi Marinei pentru ca Municipiul Constanţa să ia în consideraţiune cu ocazia lucrărilor de consolidare a malurilor cererea Y. C. R. R. şi să creeze un port adăpost pentru îmbarcaţiunile sportive .adăpost fără de care acest sport nu se poate desvolta şi spori. Deasemenea a cerut ca Marina să înzestreze Şcoala Navală şi unităţile Frontului Maritim cu îmbarcaţiuni sportive, şi a se da astfel posibilitate înfiinţării cluburilor nautice permanente la Constanţa, fără de care nu poate lua fiinţă regiunea nautică locală care să cuprindă toate cluburile afiliate ale întregii Dobroge.

F. R. S. N. a standardizat toate îmbarcaţiunile : caiac, skiff, gig, lotca tip sport, yole olimpice, canoe, astfel ca toate cluburile nautice afiliate să poată lua parte la concursurile regionale, naţionale şi internaţionale.

F. R. S. N. a intervenit la Direcţiunea Generală C. F. R. şi Banca Naţională pentru ca aceste importante instituţiuni naţionale să creeze cluburi nautice, să le doteze cu materialul sportiv şi să fie astfel promotorii mişcării pentru răspândirea sportului nautic în masa funcţionarilor săi.

F. R. S. N. a obţnut dn partea Municipiului Bucureşti un teren pe malul lacului Florească pe care îl va pune la dispoziţia cluburilor nautice cari garantează construcţia de adăposturi pentru îmbarcaţiuni şi achiziţia materialului nautic necesar regatelor regiunii Bucureşti.

Un eveniment sportiv în deosebi de îmbucurător, petrecut în timpul săptămânii scurse, este călătoria caravanei nautice „Marele Voevod Mihai", organizată de A. S. Jandarmeria, sub auspiciile Federaţiei sporturior nautice.

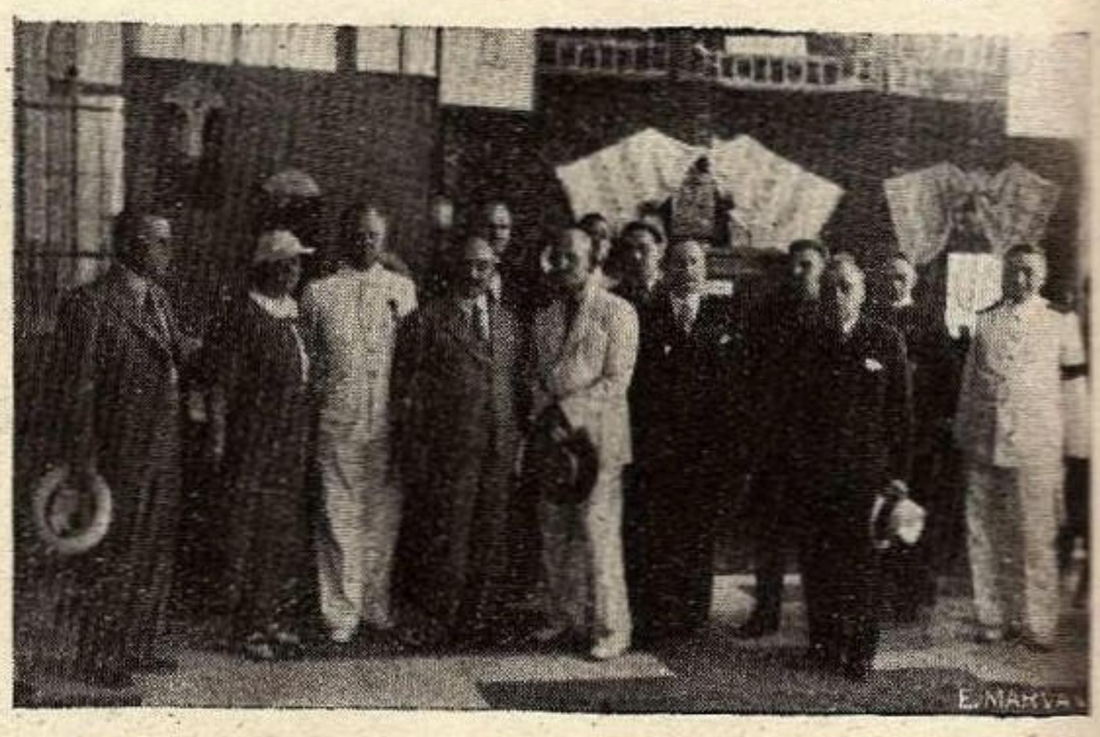
Plecând dela Giurgiu şi trecând prin Oteniţa, Silistra, Râşova, Hârşova, Măcin, Brăila, Galaţi, Tulcea, Dranov, Gura Portilii şi Gura Buazului, bărcile jandarmeriei, grănicerilor şi caiacele asociaţiilor sportive din caravană au străbătut 700 km. în 12 etape şi au ajuns cu bine la Constanţa, unde au fost primite cu manifestaţii sărbătoreşti.

In afară de performanţele pur sportive care pot rămâne deocamdată pe planul al 2-lea, succesul caravanei nautice consistă mai ales în excelenţa propagandă făcută sporturilor nautice.

Intr'o ţară unde avem splendidul curs al Dunării, lacuri întinse şi nenumărate cursuri şi apă navigabilă, precum şi o importantă coastă maritimă, navigaţia cu pânze, văslitul şi canotajul sunt aproape inexistente !

Meritul d-lor g-ral B. Bârâianu, comandor Preda Fundăţeanu, col. Pavlid şi inspect. Daia, organizatorii acestei prime caravane nautice, este de a fi stârnit o intensă curiozitate şi un mare curent de opinie publică în favoarea canotajului şi a transportului individual cu barca pe apele navigabile.

Atât organizarea propriu zisă a caravanei, opera d-lui col. Pavlid, cât şi recepţiile entuziaste la toate etapele şi la Constanţa, au constituit excelente instrumente de propagandă pentru canotajul românesc în faşe.



Inaugurarea expoziţiei cărţii, în prezenţa d. Em. Bucuţa şi a d. Amiral Isbăşescu

■ *Concursurile pentru cupa „Jean Bart".*

Joi 23 Iulie şi Sâmbătă 23 Iulie s'au desfăşurat la strandul Kiseleff competiţia pentru cupa „Jean Bart" oferită de secţia de natație a L. N. R. Lupta s'a dat între clubul *Viforul Dacia* şi Clubul *Nautic Român,* urmărită de un numeros public. Entusiasmul spectatorilor e un semn că şi natația a luat avânt la noi.

Rezultatele technice dela 23 Iulie :

100 metri crawl domni.

1) Bohunitzky (C. N. R.), 1'5"4.
2) Slăvescu (V. D.), 1' 9" 9.
3) Fischer Iohann (V. D.), 1' 10" 7.

100 metri crawl doamne.

1) Wechsler (C. N. R.), 1' 44" 8.
2) Göblicher (C. N. R.), 1' 46" 8.
3) Lengyel (V. D.), 1' 49".

200 metri brasse domni.

1) Neniţescu (V. D.), 3' 11".
2) Puscasiu (V. D.), 3' 19".
3) Fischer (V. D.), 3' 26".

1500 metri înnot liber.

1) Bohunitzky (C. N. R.), 24' 55" rec. reg .
2) Slăvescu (V. D.), 24' 17" rec. reg.
3) Barna (V. D.), 26' 15".

4 × 100 liber doamne.

1) C. N. R. A. (Carniol, Vanda, Iaschensky, Gidlicher şi Wechsler), 7 m. 37 sec.
2) C. N. R. B. (Lobele, Grozea, Sanft şi Cohen).
3 V. D. A. (Jarno, Simony, Szego şi Lengyel) .

25 metri liber copii.

Dan Protopopescu (15" 3), Mircea Moldoveanu (16") şi Bebe Pascu (16" 7).

25 metri brasse copii.

Mărdărescu (22" 5), Cornea (22" 8) şi Pascu (23").

50 metri brasse copii.

Mărdărescu (53" 9), Cornea (57") şi Pascu (1' 1" 3).

Rezultatele technice dela 25 Iulie :

400 metri crawl domni.

1. Bohunitzky (C N. R.) 5' 51" 6.
2. Slăvescu II (V. D) 6' 4" 2.
3. Adrian (V. D.), 6' 21"

200 m. brasse doamne.

1. Kati Lenghel (V. D.), 3' 59" 3.
2. Zsoge (V. D.), 4' 5".
3. A. Schilhaus (C. N. R.), 4' 32".

Doja (Cluj) horconcurs.

100 metri spate domni.

1. Lichiardopol (V. D.), 1' 28" 1.
2. Fischer (V D.), 1' 28" 3.
3. Rusu (Tir) 1' 29" 4.

100 metri spate doamne.

Lili Farcaş (Macabi) horconcurs.

1. Coca Pimper (C. N. R.), 1' 52" 4.
2. Eva Zsoga (V. D.), 1' 53".
3. Felicia Lobel (C. N. R), 1' 58" 6.

400 metri crawl doamne.

1. Kato Lenghel (V. D.), 8' 22" 6.
2. Eva Zsage (V. D.) 8' 31" 2.
3. Baby Wechsler (C. N. R.), 8' 40" 8.

4 × 200 domni.

1. V. D.: Slăvescu II, Fischer, Barna I şi Mitoseriu 11' 22" 4, record regional.
2. C. N. R.: Bohunitzky, Levita, Sanft şi Segal 11' 43" 8.
3. V. D. B.: Likiardopol, Puşcariu, Adrian şi Neniţescu.

25 metri brasse copii până la 13 ani.

1. Cornea 25" 3.
2. Pascu 25" 8.
3. Ionescu 31' 8.

25 metri crawl copii până la 13 ani.

1. Moldoveanu 19" 7.
2. Sachner 25"2.
3. Pascu 26".

50 metri crawl copii până la 15 ani.

1. Dan Protopopescu 38" 6.
2. Moldoveanu 44" 4.
3. A. Overman 46" 8.

50 metri brasse copii până la 15 ani.

1. Lachner 50" 2.
2. Crăciunescu 52".
3. Gheorghiu 53" 3.

Săriturile pentru cupa „Jean Bart" au fost amânate pentru o dată ulterioară.

Centrala L. N .R. a distribuit numeroase premii tuturor învingătorilor citaţi.

La 22 Iulie fiind ziua onomastică a M. S. Regina Maria a României şi a M. S. Regina Maria a Jugoslaviei, Centrala L. N. R. a transmis următoarele telegrame :

MAJESTĂŢII SALE REGINA MARIA

Sinaia

Cu ocazia zilei numelui Majestăţei Voastre, membrii *Ligei Navale Române,* prin mine, cu cel mai profund respect, urează Majestăţei Voastre, viaţă lungă în deplină sănătate, pentru a vedea desăvârşită opera Ligei, pe care Majestatea Voastră a ocrotit-o, alături de Alteţa Sa Arhiducesa Ileana, dela întemeere.

Să trăiţi Majestate !

Amiral COANDĂ I.

MAJESTĂŢEI SALE REGINA MARIA A JUGOSLAVIEI

Belgrad

Cu ocazia zilei numelui Majestăţei Voastre, membrii Ligei Navale Române, prin mine, respectuos vă urează viaţă lungă în deplină sănătate şi mulţumire.

Să trăiţi Majestate !

Vice Preşedintele L. N. R. Amiral, COANDĂ I.

S'au primit următoarele răspunsuri din partea MM. L.L.

DOMNULUI AMIRAL COANDĂ I.

Bucureşti

M. Sa Regina vă mulţumeşte din inimă. Dvs. şi membrilor Ligei Navale Române, pentru sincera urare.

General adj. ZWIEDINEK

EXCELENCE,

D'ordre de Sa Majesté la Reine Marie, j'ai l'honneur de Vous exprimer Sa plus vive reconnaissance pour les bons vouex adressés de la part de la Ligue Navale Roumaine.

Veuillez agréer, Excelence, l'expression de ma considération très distinguée.

Locot-Colonel, INDESCIFRABIL

ANGLIA

■ *Manevrele dela Singapore.*

In cursul lunei Februarie s'au desfăşurat la *Singapore,* mari manevre combinate. Au luat parte trupe aduse din *India* şi *Irak* deasemeneea şi numeroase escadrile de aviaţie. Din partea Marinei au luat parte crucişetoarele *Cumberland* şi *Dorsetshire,* portavionul *Hermes,* 9 distrugătoare, 11 submarine şi 2 avizo-uri.

■ Amiralitatea, pentru a nu se mai găsi în aceiaşi situaţie de nepregătire a navelor de comerţ la mobilizare, a procedat din timp de pace la instalarea *platformelor* şi *afeturilor* la cargoboatele şi pacheboatele cari la mobilizare vor primi tunuri de apărare.

Până în acest an valoarea tuturor acestor instalaţii se ridică la 2.500.000 lire sterline.

Aceste instalaţii ale Marinei la bordul navelor de comerţ sunt inspectate regulat şi menţinute în permanentă stare de disponibilitate eficace.

■ Pe nava puitoare de plăşi antisubmarine *Guardian* au fost instalate mai multe aparate de cinematografiere.

Această navă este destinată a filma tragerile de artilerie ale escadrelor pentru a se cunoaşte mai bine rezultatele tirului.

■ Proectul de buget pe 1937-38 prezentat în faţa Camerii Comunelor de Primul Lord al Amiralităţii, se prezintă majorat cu aproape 30% mai mult ca acela din exerciţiul trecut. Totalul creditelor cerute pentru Marină se ridică la 105 milioane lire. In această sumă se cuprind şi cele 14 milioane lire rezervate noilor construcţiuni.

Noul program de construcţii cuprinde.

3 chiurasate de acelaş tip cu King George V.
2 portavioane de 23.000 tone deplasament;
5 crucişetoare de 8000 tone deplasament;
2 crucişetoare de 5300 tone deplasament.
16 distrugătoare de tipul J pus în şantier de anul trecut;
7 submarine de tipul patruloarelor;
3 escortoare de tipul numit *Convoy-sloops;*
4 dragoare de mine;
3 patruloare de tipul numit *coastal-sloops;*
1 navă depozit pentru distrugătoare;
1 navă depozit pentru submarine;
1 navă pentru hidrografie;
2 canoniere mari de fluviu;
2 nave pentru servicii speciale;
10 şalupe torpiloare cu motor;
16 nave pentru apărarea barajelor;
2 remorchere.

Tot programul acesta totalizează 250.000 tone.

Personalul prevăzut pentru 1937 este de 112.000 oameni, adică cu 11.000 oameni mai mult ca anul precedent.

■ *Credite acordate pentru construirea transatlanticului „Nr. 552".*

S'a acordat Companiei *Cunard-White-Star* un credit de 5 milioane lire streline, din Tezaur.

Din această sumă, 4.750.000 lire sunt destinate pentru finanţarea construcţiei navei „Nr. 552" soră cu *Queen Mary, iar 250.000* lire, vor acoperi cheltuiala depăşită la construirea lui *Queen Mary* peste cele 5 milioane lire ce i se acordaseră la începutul construcţiei.

■ *Reducerea tonajului dezarmat.*

La 1 Ianuarie se găseau prin porturile Marei Britanii numai 121 nave dezarmate totalizând 212.435 tone pe când anul trecut la aceiaşi dată erau 188 nave cu un tonaj global de 435.586 tone.

Maximul de tonaj dezarmat a fost în anul de criză 1932 când la 1 Iulie erau 853 nave dezarmate totalizând 2 196.140 tone.

■ *Prosperitatea şantierelor engleze:*

După mai mulţi ani de criză, şantierele engleze au intrat într'o eră de prosperitate. In afară de comenzile primite dela armatori diferiţi şi dela diferite state, Amiralitatea Britanică a acceptat aproape în întregime toate şantierele totalizând cca. 500.000 tone puternice şi multe care să reabiliteze prestigiul flotei engleze uşor atins în ultima vreme.

■ Compania *Ellerman Lines* şi-a îmbogăţit flota cu o nouă unitate *City-of-Benares* construită în şantierele *Barclay-Curle & Co.* pentru Indiilor.

Este o navă modernă, de 11.000 tone, lungă de 153 m. şi lată de 19 m. care poate transporta 219 pasageri.

Aparatul motor este constituit dintr'un grup de turbine *Parsons* de tipul acţiune-reacţiune cu reductor, are condensor tip Weir, 5 căldări cu supra încălzitoare tip. *North-Eastern.*

■ La 1 Ianuarie, datorită faptului că nu au fost scoase la pensie cele 5 crucişetoare din clasa C, Anglia avea în serviciu 54 crucişetoare dintre care 15 de primul ordin şi 38, de ordinul al doilea. 19 din ele au mai mult de 16 ani de viaţă, iar din celelalte 35. 9 sunt din timpul războiului şi 26 sunt construite după război.

■ Distrugătoarele *Sabre* şi *Tyrant* vor fi scoase din serviciu. Totuşi până la vinderea lor la fer vechi, Amiralitatea le va mai întrebuinţa, pe primul ca *ţintă* pentru tragerile de artilerie ale escadrelor, iar pe ultimul ca navă pentru diferite experienţe.

■ Şantierele *Harland & Wolff* din Belfast au predat Marinei britanice noul crucişetor *Penelope* de 5200 tone. Acesta face parte din o serie de unităţi construite conform convenţiei de la Washington. Din această serie sunt în serviciu *Arethusa* şi *Galatea* şi vor mai fi construite încă, *Dido, Sirius, Euryalus, Naiad* şi *Phoebe.*

Aceste nave au următoarele caracteristici: 152 m. lungime, 16 m. lăţime, 4,20 m. pescaj.

Propulsia e asigurată prin turbine Parsons cu angrenaje cari acţionează 4 elici.

Au căldări Yarrow cu păcură şi poate lua la bord 12000 tone.

Mai au şi turbine pentru marş economic cu 21 noduri viteză, în felul acesta are o mare rază de acţiune.

Armamentul e cmpus din 6 tunuri de 152 m/m în 3 turele duble, 4 tunuri de 102 m/m A. A., 18 mtraliere A. A., 6 tuburi lans-torpile de 533 m/m în 2 grupe triple. Aceste crucişetoare au la bord şi câte un hihdroavion care se lansează prin catapultă.

Echipajul atinge un număr de 450 marinari. Părţile vitale ale navelor sunt apărate de o chiurasă suficientă.

■ Anglia este destul de bine înzestrată în crucişetoare moderne.

Astfel socotind numai pe cele construite dela 1925 înainte, sunt: 11 crucişetoare a 10.000 tone cu tunuri de 203 m/m, 2 crucişetoare de 8250 tone cu tunuri de 203 m/m, 8 crucişetoare de 7000 tone cu tunuri de 132 m/m şi 3 crucişetoare de 5200 tone cu tunuri de 152 m/m.

Mai sunt în cnstrucţie 6 crucişetoare de 5200 tone şi 8 crucişetoare de 9000 tone având tunuri de 152 m/m.

Deci are o flotă de 24 crucişetoare în serviciu şi va mai avea încă 14 noi (cele cari sunt în construcţie).

■ *Renovarea portului Londrei.*

In programul de lucrări de 12.000.000 lires terline ale Construcţiei Portului Londrei, a fost prevăzută dărâmarea mai multor cheuri vechi şi construirea unui nou cheu în partea de Nord a dokului *Royal-Victoria,* pe care se vor clădi şi mari hangare şi magazii. Acest cheu va avea o lungime de 1 km. Deasemeni şi chehul de Sud al aceluiaş bazin va fi alungit spre Est cu cca. 150 metri.

ARGENTINA

■ *Călătoria Navei - Şcoale. — Fregata „Presidente Sarmiento"* a plecat la 3 Mai în a 38-a şi în acelaşi timp, ultima călătorie de instrucţie cu elevii şi ofiţerii-elevi ai Marinei naţionale de război argentinene.

Inainte de plecare, Preşedintele republicei împreună cu miniştrii săi şi numeroase persoane oficiale au luat masa la bordul fregatei-şcoală.

In timpul acestei călătorii nava argentineană va flutura pavilionul ţării sale pe multe mări şi va face escale la: *Bahia* 15 Mai, *Guayra* 6 Iunie, *Bermude* 19 Iunie, *Filadelfia* 27 Iunie, *Putna Delgada* 25 Iulie, *Villefranche* 9 August, *Napoli* 24 August, *Veneţia*

8 Sept., *Pireu* 25 Septembrie, *Istambul* 1 Oct., *Smirna* 9 Oct., *Alexandria* 17 Oct., *Bizerta* 30 Oct., *Casablanca* 9 Noembrie, *La Plata* 15 Decembrie.

La înapoierea în ţară, acest contimporan al bricului „Mircea" va fi înlocuit cu o nouă navă şcoală, crucişetorul *La Argentina* ce se află în construcţie în Anglia, iar el va deveni un *muzeu naval flotant*.

Presidente Sarmiento a fost construit în 1898, are velatura de fregată, 3 arbori cu vele pătrate, lung de 85 m. pescaj 7,5 m., deplasament 2550 tone are şi o maşină cu vapori de 2000 cari care-i dă o viteză de 12 noduri, 3 tunuri de 120 mm., 4 tunuri de 47 mm. şi 2 tuburi lans torpile.

E foarte probabil că interesanta navă-şcoală a Argentinei să intre şi în Marea Neagră pentru a vizita Constanţa. Ar fi cel mai nimerit prilej pentru viitoarea navă-şcoală a Marinei Române care va trebui să întoarcă această vizită transatlantică a Argentinienilor.

■ Flota de război a executat anul acesta manevre importante pe coastele Atlanticului şi Pacificului meridional. După terminarea lor, a fost o mare revistă navală la Mar del Plata. La această revistă au luat parte toate cuirasatele, crucişetoarele, distrugătoarele, submarinele, avioanele şi navele-transport cari sunt în serviciu.

AUSTRALIA

■ *Incendiu în portul Melbourne.* — Un puternic incendiu a izbucnit în docurile *Victoria*. Au ars tone de carne, păsări şi unt. Pagubele se ridică la aproape 100 milioane franci.

BELGIA

■ Anul acesta a intrat în serviciu petrolierul *Esso-Belgium* construit în şantierele *B. & W.* pentru *America Petroleum Company* din Anvers, după planurile Companiei Standard Oil.

Această navă are cele mai moderne instalaţii posibile. Are un deplasament de 15.000 tone, lungime 154 m. lăţime 22 m. pescaj 8 m., motoare Diesel. Vaporul este compartimentat foarte judicios în 27 tancuri etanşe între ele.

Poate transporta 14.000 tone de marfă, pentru a cărei pornire are 3 pompe cu un debit total de 1.200.000 litri pe oră ceace-i permite să descarce totul în aproximativ 17 ore.

Deocamdată *Esso Belgium* face legătura cu America.

■ *Pavilionul belgian la Anvers.*

In 1933 pavilionul belgian nu reprezenta decât 7,8% din trafic (la intrări şi eşiri de nave). In 1934 procentul a crescut la 10%. Anul 1935 n'a dat decât 9,2% pentrucă foarte multe nave erau dezarmate (efectul crizei); însfârşit în 1936 procentul a fost de 9,2%.

Trebue să recunoaştem totuşi că ne aşteptam ca pavilionul belgian să dea un procent mai mare la el acasă.

BRAZILIA

■ *Comandă de Submarine.*

Guvernul a comandat la Spezia 6 submarine de câte 90 tone.

Echipajele au sosit din Brazilia pentru a face practica navigaţiei şi manevrelor la submarin.

CHILI

■ *Al II-lea Alain Gerbault*

In numărul trecut al revistei noastre anunţam că un francez a plecat singur într'o barcă cu vele pe urmele marelui Alain Gerbault. Era vorba de îndrăsneţul *Jean-Louis Bernicot* care a plecat să facă înconjurul pământului la bordul yachtului *Analita*.

Aflăm că a trecut Atlanticul meridional în 20 zile, a trecut pe la Buenos Aires, apoi prin strâmtoarea Magellan a pătruns cu oare care greutate în Pacific, fiindcă a avut vânturi puternice contrare. La ieşirea din strâmtoare a făcut un mic popas într'un golfuleţ al *Ţării de Foc* unde se afla şi o canonieră a marinei de război chiliene. Ofiţerii i-au dat o recepţie la bord copleşindu-l cu simpatia şi admiraţia lor.

■ *Noui construcţiuni de nave.*

Guvernul a cerut oferte pentru construirea a 2 crucişetoare de câte 8000 tone şi a unei nave-şcoală de 6000 tone.

La acest plan de lucrări intră şi modernizarea actualelor nave

EGIPT

■ *Activitatea canalului Suez.*

Numărul trecerilor de nave prin canal în 1936 a fost de 5877, faţă de 5992 în 1935 adică cu 1,9% mai puţin.

Tonajul net total a atins 32.379.000 tone în 1936, având o diferenţă în minus de 432.085 tone sau 1,3% faţă de tonajul înregistrat în 1935.

Tonajul mediu al navelor cari au făcut aceste 5877 treceri prin canal, este de 5509 tone ,adică mai mare cu 33 tone ca anul 1935.

Diferenţa în minus a trecerilor şi a tonajului total, faţă de 1935, este foarte explicabilă deoarece în 1935, necesităţile războiului etiopian au făcut să circule prin canal un număr mare de nave italiene şi străine cari transportau trupe şi mai ales diferite materiale.

In revista Le YACHT, *D-l G. de Raulin* mai dă şi o altă explicaţie; D-sa pretinde că armatorii cari au nave noui cu viteză mai mare decât cele 6—9 noduri obişnuite, preferă să-şi trimită navele pe la *Capul-Bunei-Speranţe*, decât să le treacă prin *canalul Suez*. Cheltuiala care apare din mărirea duratei călătoriei cu câteva zile făcând ocolul Africei pe la Sud, este mult mai mică decât taxele cari trebuesc plătite la trecerea prin canal. (dealtfel acesta a fost şi unul din motivele pentru care anul acesta taxele la trecerea prin canal au mai fost reduse).

Partea interesantă este că cu toate că numărul trecerilor de nave a fost mai mic, totuşi veniturile au fost de 941.960.000 frs. deci mai mari cu 54.240.000 frs. ca în anul precedent.

Adevărul în această chestiune este explicat de faptul că taxele se percepe în *lire egiptene* iar bilanţul se încheie în *franci francezi*, fapt care a făcut ca la traducerea bilanţului din lire în franci să apară o cifră frumoasă la venitul pentrucă valoarea francului faţă de lira egipteană a fost mult scăzută în acest exerciţiu.

FINLANDA

■ Compania *Finland-South-American Line* a comandat şantierelor *Crichton-Vulcan* din *Aabo*, 2 cargoboate cari vor avea cele mai noui instalaţii. Vor avea următoarele caracteristici: 132 m. lungime, 16 m. lăţime, 7,60 pescaj, 4800 c. v. puterea motoarelor şi viteză 15 noduri.

Vor avea şi 10 cabine pentru 12 pasageri.

Corpul va fi bine întărit; aşa ca să reziste bine la navigaţia printre gheţuri; acest lucru era necesar pentrucă marea Finlandei suferă iarna de mari îngheţuri.

■ Guvernul a cerut oferte pentru o puternică navă *spărgătoare de ghiaţă* care să poată servi în acelaş timp şi ca *navă-bază de submarine*.

Această navă va costa 39 milioane mărci filandeze.

■ Nava-şcoală *Suomen Jouston* a sosit pe coasta Africei nord-occidentale la *Dakar*.

FRANŢA

■ *Nou hidroavion trimotor.* La baza aeronautică dela *Saint-Raphaël-Fréjus*, s'au făcut probele de recepţie ale unui nou hidroavion rapid *Latécoère 582*. Acest aparat de 12 tone este înzestrat cu 3 motoare cari la un loc totalizează 2500 c. v.

Incercările de decolare şi amerizare au fost făcute pe valuri de un metru înălţime şi au dat rezultate foarte satisfăcătoare.

■ Pachebotul pus în construcţie de Compania *Sud-Atlantique* pentru a înlocui pe *Atlantique* care a ars în întregime, se va numi *Pasteur,* după numele celebrului savant francez. Punerea acestui pachebot în serviciu se estimează că va fi în primăvara anului 1939.

■ *Traficul comercial al porturilor.*

Faţă de 1935, traficul comercial al porturilor franceze a crescut cu 6%.

Astfel în 1935 au fost 166.335 intrări şi eşiri de nave pe când în 1936 totalul a atins 170.725 nave; în 1935 s'au manipulat 45.319.263 tone marfă, faţă de 48.227.944 tone în 1936; în 1935 au intrat şi eşit 3.634.472 călători iar în 1936 numărul acestora a crescut la 4.979.707.

■ In timpul probelor de viteză, distrugătorul *Terrible,* de 2500 tone deplasament, a depăşit 43 noduri.

■ *Situaţia marinei comerciale franceze.*

Domnul *René Moreux,* directorul marei reviste maritime săptămânale *„Journal de la Marine Marchande"* intitulează unul din articolele sale publicate în numărul revistei din 11 Martie a. c. astfel:

„Marina noastră comercială, precum şi orice întreprindere din ţară, nu-şi vor putea regăsi prosperitatea, decât dacă va fi spulberată agitaţia revoluţionară care de mai mult de opt luni este stăpâna Economiei".

D-l Moreux are perfectă dreptate, pentru că în ultimul timp actele săvârşite de personalul inferior al vapoarelor şi de muncitorii din porturi mai ales, au adus, pe lângă pagubele directe ale diferitelor întreprinderi locale, şi un mare rău economiei naţionale făcând ca vapoarele franceze să nu mai prezinte încredere şi porturile franceze să fie ocolite de vapoarele străine.

■ *Construirea unei nave-ţintă.*

Marina de zăzboi va fi înzestrată şi cu o *navă-ţintă* pentru tragerile de artilerie. Această navă nouă va fi condusă dela distanţă prin unde hertizene. Era şi timpul să construiască şi Franţa asemenea navă, căci toate celelalte marine străine (engleză, germană, americană şi japoneză) au de mulţi ani în serviciu nave-ţintă speciale construite, cari s'au dovedit foarte utile.

■ *Vedetele de transport ale Expoziţiei.*

Pe Sena între podul *Concorde* şi Insula Lebedelor vizitatorii marei expoziţii dela Paris au un mijloc de transport special inaugurat pentru Expoziţie cu 20 vedete-automobile.

Aceste *„autocare"* nautice au 21 m. lungime, 4,50 m. lăţime; pot transporta câte 150 pasageri, dintre cari 115 au fotolii confortabile cu faţa spre înainte.

■ La 1 Decembrie navele desarmate aflate în porturile Franţei şi Algeriei totalizau 295.000 tone.

Faţă de situaţia lunilor anterioare, acest total este mai scăzut cu cca. 20.000 tone.

■ In bugetul ministerului Marinei Comerciale, găsim câteva articole pe cari am dori să le găsim cât mai curând şi în prevederile noastre bugetare.

Astfel se prevăd sume importante pentru:

1) Incurajarea învăţământului maritim profesional, burse şi subvenţii.
2) Subvenţii la diferite organisme profesionale maritime.
3) Recompense pentru marinari. Incurajarea încercărilor sportive şi profesionale cari interesează marea şi navigaţia maritimă.
4) Incurajarea industriei mari a pescuitului la mare.
5) Indemnizaţii pentru victimele nenorocirilor maritime.
6) Ajutor pentru armatorii individuali.
7) Subvenţie Stabilimentului naţional al invalizilor marinei.

La acest din urmă articol bugetar este prevăzută aproape cea mai mare sumă din tot bugetul, 245 milioane frs.

Bugetul total al acestui minister se ridică la suma de 91.896.353 franci.

■ Redăm un extras din bugetul Ministerului de Lucrări Publice, privind capitolul porturilor maritime:

1) Intreţinere şi reparaţii	46.001.000 frs.
2) Extinderi, îmbunătăţiri şi restaurări	4.529.952 frs.
3) Rambursări anticipate pentru lucrările de îmbunătăţire la porturile maritime şi prestaţii în natură la drumurile navigabile şi la porturile maritime	7.169.190 frs.
4) Subvenţii porturilor autonome	6.276.450 frs.
5) Intreţnere şi reparaţii faruri, balize	12.014.165 frs.
6) Subvenţii pentru lucrări de apărare contra valurilor	200.000 frs.
Total	76.190.757 frs

Acest total destul de însemnat, arată ce importanţă mare dă Franţa lucrărilor în legătură cu porturile şi navigaţia maritimă (balizajul şi farurile).

■ E caracteristică desvoltarea ce o ia producţia şi desfacerea bananelor pe pieţele europene. Anglia, Norvegia şi Olanda mai ales au numeroase vapoare noi, rapide (15-18 noduri) şi având instalaţii moderne pentru păstrarea fructelor. Franţa nu s'a lăsat mai prejos căci coloniile ei africane produc destule banane. Pe lângă un număr restrâns de vapoare ce deservesc acest produs special, în prezent sunt în lucru mai multe alte bananiere noi în şantierele mediteraniene.

Astfel în *„Chantiers et Ateliers de Provence"* sunt în construcţie bananierele *Edea* şi *Tamara* de 4850 tone şi un altul de 5000 tone.

La Forges et Chantiers de la Mediterranée se lucrează un alt bananier de 5000 tone.

■ *Organizări de excursii eftine.*

La Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur, (S. G. T. M.) a organizat pentru anul acesta o serie de excursii pe mare cari pot fi şi la îndemâna celor ce nu prea au multe zile libere precum şi pentru cei cari nu auposibilitatea să plătească o călătorie mai de lungă durată.

Astfel au excursii de câte 4 zile în Mediterana cari nu costă decât 300 frs., excursii de 11 zile în Mediterana 830 frs. şi 13 zile pe Mediterana şi Atlantic cu 990 frs.

GERMANIA

■ *Călătoria navei-şcoală.*

Nava-şcoală a Marinei comerciale germane *Kommodore Jahnsen* a sosit la *Buenos-Aires* (Argentina).

Este cel mai mare velier care există în prezent; are un tonaj de 3476 tone registru-brut, lungime 117 m., lăţime 16 m., înălţimea punţii superioare 8 m. şi pescaj 8 m. complect încărcat.

Are 4 catarge, din care primele 3 din prova au vele pătrate, iar cel din pupa, vele triunghiulare.

A fost construit la *Germania-Werft* în Kiel în 1921 de *Nord-Deutscher-Lloyd,* pentru a servi ca navă-şcoală viitorilor ofiţeri necesari Marinei Comerciale.

Nava are la bord 40 elevi şi 30 marinari, 5 ofiţeri, 2 ingineri-mecanici, un medic şi un profesor de limbi străine.

In afară de elevi, această navă transportă şi mărfuri; poate încărca circa 5000 tone marfă în magaziile sale. In felul acesta călătoriile de instrucţie ale elevilor se armonizează şi cu călătoriile comerciale cari dau venituri apreciabile societăţii

■ *Extraordinara activitate a şantierelor.*

Tonajul construcţiilor actuale în şanterele germane atinge impresionanta cifră de 1.000.000 tone.

Următoarele cifre arată prosperitatea şantierelor în ultimii ani:

Data	*Număr de nave*	*Tnaj*
La 31 Dec. 1932	42	75.260 tone
La 31 Dec. 1932	48	102.015 tone
La 31 Dec. 1934	65	219.990 tone
La 31 Dec. 1935	157	531.700 tone
La 31 Dec. 1936	248	978.745 tone

■ Primul torpilor de 1625 tone denumit până în prezent *Z-1*, a fost botezat *Leberecht-Maas* în amintirea comandantului de pe Nava *Köln* care a murit eroic la 20 August 1914 în lupta dela Helgoland.

Toate distrugătoarele din această serie vor primi numele de ofiţeri din marină morţi în timpul războiului sau ucişi în timpul revoltelor din Noembrie 1918.

■ Armamentul submarinelor din programul 1935-36 va fi următorul:

Cele 24 submarine de 250 tone dela U-1 la U-24 vor avea 3 tuburi lans torpile, o mitralieră şi 25 oameni echipaj.

Cele 2 de 712 tone, U-25 şi U-26, vor avea 6 tuburi lanstorpile, 1 tun de 105 mm. şi 40 oameni echipaj. Insfârşit cele 10 de 500 tone, U-27—U-36, vor avea 5 tuburi lanstorpile 1 tun de 88 mm. şi 35 oameni echipaj.

■ Ca urmare a denunţării clauzelor tratatului dela Versailles referitor la regimul fluviilor şi canalelor germane, guvernul a hotărît că trecerea navelor de război străne prin *canalul Kiel să fie* oprită.

Totuşi navele cari vor dori să treacă prin canal vor căpăta autorizaţii speciale de trecere, afară de cazuri cu totul excepţionale

■ *Companie octogenară.*

Norddentscher Lloyd a împlinit anul acesta 80 ani dela înfiinţare.

La 1857 s'a creat la Bremen, primul serviciu de navigaţie între Germania şi Anglia. Peste un an, la 19 Iunie a fost inaugurată linia *Brémen-New-York* cu pachebotul *Bremen* ale cărui caracteristici erau următoarele: lungime 102 m., lăţime 12,80 deplasament 2500 tone; parcursul a fost făcut în 14 zile.

Până în 1867 plecările în ambele sensuri se făceau la 15 zile cu o escală în Anglia.

Din 1867 serviciul transatlantic a devenit săptămânal în combinaţie cu alte companii de vapoare.

In 1881 traversarea Atlanticului se putea face în 8 zile.

Până la război această linie a Americei a fost deservită de pacheboate importante ale companiei: *Kaiser-Wilhelm-Der-Grosse* de 14.000 tone şi *Kronprinz-Wilhelm, Kaiser Wilhelm II şi Kronprinzessin Cecil* de câte 20.000 tone.

După război traficul a fost reluat în 1924 cu pachebotul *Stuttgart*, apoi de *Columbus* de 32625 tone, *Munchen, Sierra-Ventana, Sierra Cardoba, Berlin, York, Lutzow, Dresden.*

In 1929, la 23 Iulie, şi-a făcut intrarea în cursă într'un mod magistral marele transatlantic *Bremen* de 51656 tone care a străbătut Atlanticul în 4 zile, 17 ore şi 42 minute.

Peste un an a intrat în aceiaşi cursă şi transatlanticul *Europa* care însă nu a putut egala pe Bremen.

Dela inaugurarea liniei Bremen-New-York până în prezent, navele acestei companii au transportat pe această linie 8.129.000 pasageri.

Astăzi *Norddenscher-Lloyd* are o flotă de 228 nave totalizând 683.401 tone.

GRECIA

■ Guvernul va înzestra Marina cu încă 2 torpiloare. Aceste nave de război vor fi construite în Anglia în şantierele Yarrow & Co. din Glascow.

ITALIA

■ La revista navală care s'a desfăşurat în prezenţa amiralului Horty, regentul Ungariei, cu ocazia vizitei care a făcut-o în Italia, flota italiană a dat un nou prilej de discuţii cercurilor cari se preocupă cu chestiunile navale.

In special s'a remarcat flota crucişetoarelor care pusă în balanţă cu flota crucşetoarelor franceze înclină de partea Italiei.

Intr'adevăr, Italia, are astăzi 19 crucişetoare moderne, dintre cari 7 a câte 10.000 tone, armate cu tunuri de 203 m/m şi 12 a câte 5000-5800 tone, armate cu tunuri de 152 m/m; adică au un total de 141.000 tone de crucişetoare cu 56 tunuri de 203 m/m şi 100 tunuri de 152 m/m.

In acelaş timp Frnţa nu poate opune decât 7 crucişetoare de 10.000 tone armate cu tunuri de 203 m/m, 3 a câte 7200 tone (cam vechi), 2 a câte 7600 tone şi unul de 5800 tone. armate toate cu tunui de 152 m/m sau 155 m/m; totalul prezintă 112.000 tone de crucşetoare cu 56 tunuri de 203 m/m (deci acelaş număr cu Italienii) şi 51 tunuri de 152 m/m.

■ Şantierele societăţii *Ente Bacini* din Genova au stabilit un frumos record.

Este vorba de lucrările de carenaj ale transatlanticului *Conte-di-Savoia*, căruia i s'au înlocuit şi elicele numai în timpul record de 24 ore.

■ *Reorganizarea flotei de comerţ.*

Ca urmare la reorganizarea flotei de comerţ anunţată în numerile anterioare ale revistei noastre aflăm că:

1. Transatlanticele *Augustus* şi *Roma* vor fi tranformate aşa ca să poată lua viteza de 27 noduri.

Impreună cu *Rex* şi *Conte di Savoia*, vor asigura traficul cu *Statele Unite.*

2. — Transatlanticele *Principesa Maria* şi *Principesa Giovana*, vor fi puse pe linia Americei de Sud după ce se vor fi terminat reparaţiile.

3. — Toate navele *Lloyd-ului Triestin* vor fi înlocuite progresiv, cu nave moderne şi rapide

Pentru Lloyd-ul Triestin, se vor construi mai multe cargoboate cu motoare, având deplasament 5000-8000 tone.

4. — Se va construi o *Super-Victoria* care va deservi linia Extremului Orient. *Victoria* va trece atunci pe linia Egiptului.

5. — Anul acesta se vor pune în construcţie 11 moto-nave de 5000 tone, cu 16 noduri viteză; acestea vor avea în special misiunea de a transporta fructe către Europa de Nord.

■ *Limitarea calibrului.*

Guvernul italian a anunţat pe cel Britanic că va respecta pe viitor limita superioară de 356 mm. fixată la Londra pentru calibrul tunurilor ciurasatelor, cu condiţiunea ca această limită să fie respectată de toate marile puteri navale.

■ *Noui petroliere.*

Şantierele din *Palermo, Monfalcone* şi *Sestri Ponente* vor primi în curând comanda a 3 petroliere moderne de 13.500 tone şi cu o viteză de 14 noduri.

In prezent Italia are un tonaj global de 550.000 tone de nave cisterne din totalul mondial de 12 milioane tone. Intenţia forurilor conducătoare este de a mări tonajul global al tancurilor pentru ca transporturile sale să nu mai fie *făcute cu tancuri străine.*

■ *Sportivi germani .*

La *Piacenza*, pe fluviul *Po*, au sosit 2 germani, *Heinrich* şi *Kurt Schildmann* la bordul unei bărci de 4 m., cu vele.

Ei sunt plecaţi din Germania, din 1926 şi în acest timp au vizitat 40 ţări din cele 4 continente studiind peste tot originile limbilor şi cultura ţărilor vizitate.

■ *Ocolul lumii făcut de un italian.*

Căpitanul *Vincenzo Sorentino* va pleca în curând într'o călătorie în jurul pământului singur la bordul Yachtului *Espero*, lung de 11 m, lat de 3 m. pescaj 1,55 m. deplasament 9 tone, velatură de tip Ketch, de 48 m².

Micul yacht este înzestrat cu numeroase materiale, aparate necesare navigaţiei, material fotografi, cinematografic şi hidrografic şi cu o bogată bibliotecă.

Va pleca în călătorie dela *Roma* şi va trece prin *Tunis. Gibraltar, Rio de Janiero*, strâmtoarea Magellan, va străbate Pecificul în lung şi în lat dela *Valparaiso* în Hawai şi din Noua Zelandă în Australia, în Japonia, în insulele Sonda, în Oceanul Indian, va face ocolul Africei pela Capul Bunei Speranţe şi se va întoarce la Roma după ce se va opri şi pe la Barcelona (dacă până atunci războiul civil se va fi terminat!) şi Marsilia.

Această călătorie se face sub auspiciile Societăţii Geografice Italiene şi a Ligii Navale.

■ *Intrarea în serviciu a noui nave bananiere.*

Regia Azienda Manopolio Banane care controlează transporturile de banane pentru Italia, a pus în serviciu 4 moto-nave bananiere de 5200 deplasament, pe linia Genova-Somalia Italiană. Viteza de regim a acestor noui bananiere este de 17 noduri. Cei 36 oameni (ofiţeri, mecanici şi marinari) cari compun echipajul, au locuinţele numai la centrul navei, pupa şi prova fiind complect libere.

JAPONIA

■ Guvernul va aloca o sumă de 6 milioane yeni în 4 tranşe pentru reconstrucţia flotei. Prima tranşe a fost fixată la 841.000 yeni. Deasemenea i se va acorda şi flotei de ocean pe timp de 5 ani, o subvenţie anuală de 1.747.000 yeni.

Navele de tramping cari vor face curse la Panama, Suez, apele australiene şi americane, vor primi de tonă lunar câte o primă de 90 yeni. Guvernul va uşura de asemeni şi o largă politică de împrumuturi în favoarea armatorilor acordând pe 5 ani procente de 1,8% băncilor cari ar acorda împrumuturi armatorilor până la concurenţa sumei de 100 milioane yeni.

Japonia aceasta este o ţară minunată, care a înţeles că numai cu o flotă puternică poate învinge greutăţile economice.

Politica aceasta navală, nu poate decât să întărească şi să aducă prosperitate Japoniei.

■ Ca ripostă la hotărîrea Angliei de a menţine în serviciu cele 5 crucişetoare, Japonia a declarat că nu face nici o obiecţiune însă va menţine şi ea în serviciu 20 de submarine totalizând 15.000 tone şi torpiloare totalizând 11.000 tone cari ajunseseră la limita de vârstă prevăzută în convenţiile navale.

■ Compania de navigaţia K.K.K. *(Kokusai Kisen Kaisha)* a trecut sub controlul societăţii O.S.K. *(Osaka Shosen Kaisha)*, pentrucă datoriile de aproape 36 milioane yeni ale celei dintâi au fost acoperite de O.S.K.

Flota K.K.K. de 27 unităţi totalizând 160.000 tone se adaugă la tonajul global de 1 milion al O.S.K.

De acum aceeastă societate va fi o forţă care avea o influenţă preponderantă asupra orientării politicei maritime a Japoniei.

■ Guvernul a anunţat că a început construirea a 2 nave portavioane de 10.000 tone *Chiyoda* şi *Mizuko*. Vor mai fi construite încă 2 distrugătoare de 1400 tone *Oshio* şi *Natzugumi* precum şi 3 torpiloare de 537 tone, *Hato, Sagi* şi *Kam*.

■ *Mare activitate pe şantierele navale.*

Comitetul central al armatorilor din Japonia a făcut cunoscut că la sfârşitul lunei Februarie erau în construcţie 141 nave mai mari de 1000 tone, totalizând 883.200 tone.

Cea mai mare parte a acestor construcţii sunt *nave de marfă* (104 totalizând 613.400 tone) *petroliere* (20 totalizând 158.000 tone), *nave-uzină* pentru pescuitul balenelor (8 totalizând 69270 tone) şi *vase de pasageri* (9 totalizând 41250 tone).

OLANDA

■ *Navele olandeze nu vor mai trasporta chibrite.*

Ancheta făcută cu prilejul incendiului declarat la vaporul *Marnix-van-Sinte-Aldegonde* a stabilit că focul a luat naştere în urma deplasării lăzilor de chibrite cari se aflau în magaziile bordului în timp ce nava în plină mare, se balansa.

Pentru ca asemenea accidente să nu se mai întâmple, *Consiliul Maritim* olandez, a hotărît ca pe viitor nici o navă olandeză să nu mai încarce trasporturi de chibrite.

■ Una din marile companii olandeze, *Van Nievelt Gondriaan* care în 1928 avea un tonaj global de 201.000 tone, în prezent nu mai are decât 128.000 tone pentrucă şi-a vândut mare parte din navele vechi cari împliniseră 20 ani de viaţă. Pentru înlocuirea acestor nave, a cumpărat 4 noui moto-nave de 9.300 tone fiecare, pe cari le va pune în cursă chiar în vara aceasta.

Parcă nici nu ne vine să facem o cât de mică comparaţie cu navele S. M. R. cari în majoritatea lor au trecut de mult şi peste 25 ani de serviciu. Speranţa noastră este că această perioadă de prosperitate de acum a finanţelor ţării să ţie cât mai mult, pentru ca să înlocuim cu nave noui moderne,toate aceste vechi unităţi cari şi-au făcut cu prisosinţă serviciul.

PANAMA

■ *Activitatea canalului.*

Faţă de 1934-35, exerciţiul 1935-36 a fost superior totuşi nu a atins cifra exerciţiului 1929-30. Astfel tonajul net global a fost în 1935-36 de 28.024.000 tone fiind mai mare cu 118.000 tone ca acela din 1934-35 şi mai mic cu 1.957.000 tone decât acela din 1920-30 tone.

Din Atlantic în Pacific trec în special produse metalurgice, uleiuri minerale, fosfaţi iar în celalt sens, din Pacific în Atlantic, uleiuri minerale, lemnoase, salpetru, zahăr şi conserve.

Pavilionul american (Statele Unite) este cel mai bine reprezentat cu 11.323.000 tone.

POLONIA

■ *Prosperitatea marilor linii de navigaţie.*

Traficul liniei *Gdynia-America de Nord*, a fost foarte satisfăcător în anul ce a trecut.

Cele 2 mari transatlantice moderne, cu motoare, *Batory* şi *Pildsuski* au transportat 14.500 pasageri, cari în majoritate erau străini.

Deasemeni şi linia de pasageri către America de Sud, precum şi linia America cargoboatelor au adus la mărfuri un surplus de 224% faţă de anul 1935. Chiar şi linia palestiniană a avut de transportat între Constanţa şi Palestina, 20.393 pasageri. Forurile poloneze sunt mulţumite de modul în care se desvoltă liniile de navigaţie polone.

■ *Activitatea portului Gdynia în 1936.*

Anul care a trecut a prezentat, faţă de 1935 un spor de 268.000 tone la import şi export. (7.743.000 tone în 1936 şi 7.474.400 în 1935).

Sporul, însă a fost mult mai mare la import (223.100 tone) de cât la export (43.300 tone).

Cărbunele a fost materialul cel mai mult manipulat (90% la export şi 70% din traficul total).

Numărul de pasageri intraţi şi eşiţi prin acest port este de 39600 în 1936 faţă de 25.003 în 1935. Din acest spor, 4.912 au intrat şi 9685 au eşit.

Sporul traficului de mărfuri clasează Gdynia drept cel mai mare port din Marea Baltică.

RIO GRANDE DO SUL

■ Pentru mărirea parcului de vapoare şi pentru desvoltarea comerţului maritim, guvernul a comandat şantierelor: *N. V. Industrielle Mij „De Nora", N. V. Scheepswerf & Machinefabrik „De Klop", N. V. Scheepswerfe „De Meerwede"* şi *N. V. Boele's Scheepswerf & Machinefabriek „Bolnes"*, 5 nave cu motoare, având 4000 tone deplasament.

SIAM

■ Marina naţională a acestui regat asiatic şi-a mărit flota cu încă 2 torpiloare, *Chunporn* şi *Cholburi*, construite în Italia în şantierele dela *Monfalcone*. Cu aceste 2 torpiloare numărul navelor construite în Italia a crescut la 8.

In şantierele japoneze din *Kobe* au fost lansate în Decembrie 2 submarine de câte 370 tone, tot pentru Marina Siameză. Suntem informaţi numai că au 51 m. lungime şi că la suprafaţă au realizat o viteză de 14,5 noduri.

■ *Echipajele nouilor nave.*

La Triest au sosit dela Bangkok, 700 marinari şi 72 ofiţeri cari trebue să ia în primire cele 7 torpiloare şi 2 puitoare de mine construite pentru Marina Siameză în şantierele dela Monfalcone.

STATELE-UNITE

■ La New-York s'a inaugurat la 1 Februarie, o zonă liberă.

Exportatorii şi importatorii au cerut guvernului să le permită pe lângă depozitarea mărfurilor şi materiilor prime, şi prelucrarea lor precum şi să le poată manufactura în interiorul acelei zone libere.

Guvernul încă nu a luat nici o hotărîre.

■ *Controlul medical al navelor de pasageri.*

Pentru a se uşura formalităţile de carantină cari răpeau mult timp navelor de pasageri, guvernul a abolit vechea procedură de control sanitar numai pentru navele cari intră la New-York.

Pe viitor medicii vapoarelor de pasageri vor fi obligaţi să trasmită prin radio organelor sanitare, un raport medical, în preajma intrării în New-York.

TRISTAN DE CUNHA

■ In această insulă izolată în Sudul Oceanului Atlantic, poposeşte abia la câte un an odată câte o navă. De câţiva ani, navele şcoală ale diferitelor marini străine au făcut escală în această solitară insulă. Anul acesta, nava-şcoală belgiană *Mercator* a vizitat insula.

Cei 170 locuitori băştinaşi s'au plâns de necazul ce-l au cu neamul şoricesc.

Neavând nici un aparat de radio, aceşti izolaţi insulari, nu mai aveau de un an nici o ştire din restul lumii.

Sperăm că nu vor trece mulţi ani şi vom auzi că şi noua noastră *navă-şcoală „MIRCEA"* va duce din când în când pavilionul românesc şi pe acele îndepărtate şi izolate meleaguri.

Am putea organiza atunci un mare transport de pisici româneşti cu ajutorul cărora insularii dela Tristan de Cunha ar scăpa de necazul ce-l au astăzi din partea stricătoarelor rozătoare.

TURCIA

■ *Noui construcţii.*

In Februarie, Ministrul Economiei a semnat cu reprezentanţii casei *Krupp* din Germania, care reprezentau mai multe şantiere germane, un contract prin care se prevede că în acele şantiere se vor construi 14 nave cari vor costa 10 milioane lire turceşti.

Plata se va face în conformitate cu acordul de clearing în vigoare.

■ *Construirea de baze navale.*

Guvernul turc a încheiat un contract cu cel Olandez pentru construirea unei baze navale în apropiere de Istambul şi pentru modernizarea porturilor de Eregli şi Mersina. Costul acestor lucrări va fi de 40 milioane fiorini. Plata se va face însă în mare parte în natură şi anume câte 80.000 tone cereale anual, deasemenea şi anumite cantităţi de struguri şi fructe uscate.

■ *Crearea unei bănci maritime.*

Banca Maritimă a Turciei prevăzută într'un proect de lege va aparţine de Ministerul Economiei.

Banca va avea un capital de 50 milioane lire, care va putea fi mărit prin decret-lege.

Această bancă este destinată exclusiv pentru întreprinderile industriale şi comerciale cari privesc navigaţia şi porturile.

Dreptul Statului asupra docurilor, şantierelor, porturilor Istambul şi Izmir, asupra farurilor, direcţiei de salvare, a exploatării lacului Van şi altele, trec sub conducerea acestei noui instituţii.

U. R. S. S.

■ *Muzeu polar.*

La Leningrad a fost inaugurat un *muzeu polar* în care se găsesc 4000 piese cari se referă la navigaţia în mările polare şi la fauna şi flora acelor regiuni.

Se mai poate vedea şi progresele realizate în lupta în contra gheţurilor precum şi machetele navelor spărgătoare de ghiaţă cari sunt în construcţie.

De asemenea într'o sală, a fost reprodusă aidoma tabăra naufragiaţilor de pe spărgătorul *Celluskin*, precum şi multe diorame reprezentând staţiunile polare, portul *Dickson*, şi alte instalaţiuni importante din regiunile arctice.

■ *Nou port la Marea Neagră.*

Pe coasta orientală a Mării Negre, la poalele munţilor. Caucaz, a fost inaugurat un port numit *Otchenschirek*.

Acest nou port va deservi regiunea Caucazului şi în special va fi utilizat pentru exportul de fructe şi alte produse agricole.

■ La Nikolaiev a fost construit în 20 luni un doc flotant, lung de 129 m. şi lat de 31 m.

Acest doc este destinat pentru Vladivostok până unde va fi remorcat.

Este un semn serios că Sovietele vor să întărească şi să înzestreze flota din Extremul Orient cu tot utilajul necesar.

■ *Mărirea flotei de război.*

Comandantul şef al flotei sovietice de război, amiralul Orloff a declarat în faţa Congresului Sovietelor că faţă de numărul navelor din 1933, numărul submarinelor sovietice a crescut cu 715%, navele de luptă cu 300%, apărarea coastelor cu 175%, bazele navale cu 100% şi aviaţia navală cu 510%.

In acelaş timp a anunţat construirea unei mari flote compuse din nave de toate tipurile necesare unei flote complecte, cu cari să poată apăra coastele Uniunei sovietice în contra eventualilor agresori din toate mările şi în special din Baltica şi Pacific.

■ *Concurenţa flotei de comerţ.*

Presa germană este alarmată de concurenţa pe care flota de comerţ sovietică mereu în desvoltare, o face tuturor.

Intr'adevăr tonajul global al U. R. S. S. atingea în 1928:327.000 tone iar la sfârşitul anului 1936 ajunsese la 1.500.000 tone.

Primul efect al acestei mari creşteri a tonajului rusesc, a fost că numărul navelor străine cari făceau transporturi spre şi dinspre porturile U. R. S. S., a scăzut simţitor.

Acuma navele sovietice s'au băgat şi în navigaţia de tramping, oferindu-şi serviciile până în cele mai îndepărtate porturi, devalorizând în acelaş timp şi navlurile. Astfel pe linia Cubei, pentru marile transporturi de zahăr, navlul a scăzut dela 22 shilingi la 18, din cauză că oferta navelor ruseşti a adus o supra abundenţă de tonaj.

■ In şantierele *Odero* din Livorno, se construeşte un crucişetor de 3000 tone pentru marina Sovietică. In afară de viteză, care trebue să fie de 42 noduri (!) nu se ştie încă alte detalii.

---

†

Serviciul Maritim Român a înregistrat pierderea unuia din valoroşii săi ofiţeri,

Căpitanul IOAN RĂŞCAN

stins din viaţă la Pireu în urma unei operaţii de apendicită purulentă.

Tânăr, plin de speranţe, un caracter frumos, care-l făcea iubit de camarazi, deplângem cu toţii prematura lui plecare dintre noi.

Corpul a fost transportat în ţară şi înmormântat la Bârlad, oraşul de baştină al decedatului.

RECENZII

STRĂJERUL, revista falangei străjerilor. O nouă şi excelentă revistă condusă de domnii Em. Bucuţă, Ap. Culea, C. Nedelcu, Victor Ion Popa, St. Şoimescu şi Dr. Voiculescu, atâtea personalităţi ale condeiului şi mari iubitori ai mării.

Revista îşi propune a lămuri tineretul asupra rostului în viaţă şi a edifica pe cei maturi asupra rolului străjeriei, ca cu toţii „să-i fie prieteni".

Urăm tinerii reviste succesul meritat şi mulţumim pentru ce s'a scris despre noi şi Marea Noastră şi despre „Mircea" :

In legătură cu cele ce M. S. Regele Carol II, augustul nostru Preşedinte a binevoit să scrie în numărul nostru festiv, d. Em. Bucuţă spune :

Cuvintele regeşti trebue să găsească cel mai viu răsunet în întâiul rând printre străjeri. In afară că în oraşele de apă, şi mai ales în cele dunărene şi maritime, alcătuirele lor de toate mărimile este foarte potrivit să ia o formă marinărească; prin aceasta se vor lega în adevăr de locul unde trăesc şi vor ajuta la zămislirea acelei populaţii noui, pe care şi-o doreşte Regele nostru şi fără care Dunărea şi Marea românească vor fi totdeauna slabe şi în primejdie; dar străjerii din toată ţara să subscrie ei înşişi şi să adune prin colecte şi serbări contribuţia străjerească la fondul navei-şcoală „MIRCEA". Este corabia pe care atâţia dintre ei vor urca pe scările clătinate de sfoară cătrănită ca să lucreze la vele şi catarge sub comanda ofiţerilor, în suflarea vântului. Este o întrupare a tineretei şi puterii româneşti, care va porni, ca să le poarte vestea, pe toate mările pământului. Este o strajă subţire şi albă a Mării noastre, care va aduce atâţia fiori de bucurie şi de încredere, când se va arăta în zare. Nici o contribuţie nu va fi mai la locul şi mai bine venită decât a lor.

Scriind acestea, îmi răsar în minte toate dăţile când bricul *„Mircea"*, trecând pe ape sau poposind într'un port, era o mare dorinţă a copilăriei mele. Târziu m'am putut urca pe puntea lui, ca să simt aevea, în cântecul de frânghii şi de pânze, viaţa adâncă şi tainică a vasului, pornit să înfrunte largul nesigur. Am avut călăuză atunci pe Jean Bart, ofiţerul de marină şi mare scriitor, un Pierre Loti român, de atâtea ori mai vânjos de cât rivalul francez. Nu ştiu în ce măsură mi se datoreşte mie, dar în marea mea dragoste pentru bricul *„Mircea"* şi pentru om, smuls atât de ne la timp de moarte dintre noi, mi se pare că în întregime, acel strălucit fragment de epopee marinărească scris de Jean Bart, *„Viaţa unei corăbii româneşti"* şi apărut în publicaţia scoasă de mine, atunci în 1931, *„Boabe de grâu"*. Ii cerusem un articol pentru revista, care-i plăcea şi, după multe amânări, pentrucă scriitorul scria greu, stergea, cumpănea şi transcria, mi-a adus acel minunat cântec al bricului *„Mircea"* şi poate tot atât de mult al propriei lui tinereţi. Extrasul de acolo a circulat şi s'a făcut cunoscut ca o broşură aparte.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, ar trebui să prindă prilejul şi să retipărească această lucrare a fostului ei Secretar general şi întemeietor al revistei *„Marea Noastră"*, ca să o desfacă în folosul noului bric *„Mircea"*. Ar fi o contribuţie mişcătoare, de dincolo de viaţă, a lui Jean Bart la construirea noului vas, care rămâne astfel tot cel vechiu şi nu-şi schimbă decât cheresteaua roasă de apă. Şi ar fi şi o cetire cum nu se poate mai bună pentru străjeri. Bricul „Mircea", corabie nu numai din lemn şi din cânepă, dar şi de vis şi de suflet românesc, plutitoare, nu numai pe ape, de unde vârsta o poate chema la odihnă, dar şi în istoria literaturii, unde frânghiile, pânzele şi oamenii ei vor cânta fără nici o întrerupere.

*

ASOCIAŢIA PRESEI PERIODICE ROMÂNE. *Darea de seamă pe anul 1936.*

Această asociaţie al cărei preşedinte este d-l *Dr. Gh. Banu* şi numără ca membrii de onoare pe d-nii profesori universitari *I. Simionescu* şi *Al. Tzigara-Samurcaş*, şi-a încheiat primul an de activitate. Menirea ei este să adune şi să susţină interesele celor cari conduc sau colaborează la revistele periodice şi cari nu se bucură de aceleaşi drepturi ca cei din presa cotidiană, deşi rolul lor în mişcarea culturală şi naţională e de netăgăduit.

Asociaţia numără 106 publicaţii şi 257 membri şi luptă ca în noua lege a presei să se dea şi drepturi pe lângă obligaţiuni membrilor săi.

Pentru anul viitor asociaţia îşi propune :

1. Acordarea de permise pe C. F. R.
2. Acordarea de subvenţii numai periodicilor din A. P. P. R.
3. Aplicarea aceluiaşi tarif la hârtie ca şi pentru cotidiane.
4. Distribuţia revistelor la domiciliu cu luare de semnătură, spre a nu se mai rătăci.
5. Infiinţarea unei case de pensii şi ajutor.

„Marea Noastră" felicită pe conducători şi iniţiatori pentru munca ce depun.

*

MILEAGA, de Doamna *Ruse :*

O duioasă poveste a unui pui de urs îmblânzit, care însoţeşte pe stăpânul lui pe frontul oriental, apoi pe cel occidental, unde stăpânul moare, iar el e rănit. Se ataşează de un camarad al celui căzut, iar după încheerea păcii rămâne în Franţa, sfârşind după numeroase peripeţii la grădina zoologică.

Autoarea, o înflăcărată patriotă, a cedat Ligei Navale jumătate din preţul de vânzare (20 lei) pentru a se adăoga la sumele subscrise pentru noua Navă „Mircea".

Liga Navală, pe lângă felicitări pentru valoarea broşurei, aduce cele mai vii mulţumiri autoarei.

*

SĂNĂTATEA, admirabila revistă de medicină populară a apărut într'un număr de vacanţă cu o prezentare puţin obişnuită.

Coperta este ilustrată cu un panou celebru a lui Puvis de Chavannes : *Pădurea sacră*. Sumarul conţine un studiu masiv, intitulat : *Munte-Mare-Soare* al eruditului General Dr. Alex. Papiu, în care sunt tratate toate chestiunile privind helioterapia, la Munte şi la Mare. Mai notăm din cuprins : Dreptul de a vindeca, de Prof. Dr. *Nic. Minovici;* Bărbatul în sânul căminului, de Dr. *I. St. Furtună;* Anormalitatea testiculelor la copii, de Dr. *M. S. Nancy;* Sănătatea Satelor, de *Iosif Dumitrescu-Bistriţa;* Şcolarii la Mare, de Prof. *Ch. Barat;* Nasul şi foloasele lui, de Prof. Dr. *Predescu Rion;* Pentru persoanele care pleacă la băi; Răspânditorii de blenoragie, de Dr. *S. Watts;* Vaccinarea antivariolică; La ce e bun porumbul, de Dr. *S. Sofronea;* Farmacia de voiaj; Valoarea medicală morală şi socială a nudismului, de Dr. *Justin Neuman;* Ajută apele minerale diabetului? de Dr. *I. M. Marcu;* Ajutoare de dat celor înecaţi, de Dr. *V. Bianu* şi Dr. *I. Glăvan;* Înţepăturile de insecte, etc.

Nenumărate sfaturi practice pentru a ne feri de căldurile verii, pentru cei cari pleacă la băi, ilustraţiuni ştiinţifice şi artistice admirabil executate, complectează sumarul acestui număr.

Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas = şcoală „Mircea"

SCRISOAREA UNUI DONATOR

In legătură cu subscripţia pentru noua navă-şcoală „Mircea", am onoare a vă comunca, că am trimis, astăzi, suma de LEI 802.— în amintirea frumoaselor zile din campania de îmbarcare a anului 1914, făcută la bordul brikului „Mircea", unde am purtat numărul 802, *ca fiind gabierul rândunicii, arborelui din pupa, în babord, şi ca recunoştinţă că, la bordul bătrânului „Mircea" ,ca elev, am primit primele îndrumări în meseria care m'a legat sufleteşte — indisolubil — de mare, marină, marinari şi de tot ceeace aparţine lor.*

Sunt îndurerat că am avut în viaţă cruda nefericire de a nu munci în mediul pentru care am fost născut şi de a nu putea, în special, folosi roadele a tot ceeace a sădit sănătos în mine marina noastră militară, începând cu cele simţite şi învăţate la bordul bătrânului „Mircea".

Mulţumesc lui Dumnezeu care m'a învrednicit să-mi fac datoria, deşi — poate — cam târziu.

Primiţi, mult stimate Domnule Preşedinte, asigurarea deosebitei consideraţiuni ce vă păstrez.

C. BESNEA
fost ofiţer în marina comercială
Câmpina

Stan Nicolae plot. din rez. marinei	100
Liceul „Dimitrie Cantemir" C-ţi	398
Pers. primăriei Baia-Sprie	220
Pers. primăriei Hârlău	570
Personalul primăriei Beiuş	455
Prof. şi elevii gimnaz. Mixt din Huedin-Cluj	205
Idem dela lic. comerc. „Dr. Angelescu" din Chişinău	400
Gimnaz. mixt „Pr. Elena" Cerna-vodă : (cl. I-a 175, cl. II-a 135, III-a 77, IV-a 72) ; total	447
subscris: (funcţ. Prefecturei	265
Prin listele nr. 815 şi 816, încredinţate prefecturei Odorhei, s'a Adolf Bacs 20, funcţ. preturei Sâng de Pădure 500, idem, ai preturei Praid 410, preturei I. G. Duca 330, preturei Ocland 210, preturei Odorheiu 183); total	1.888
Prim. oraş. Mediaş	500
7 elevi români din lic. „Gh. Barițiu", Cluj (Vrânceanu R., Deac Iosif, V. Ionescu, Marţian, Cazacu şi Ienei Iuliu)	220
Gh. Hubert, Bucureşti	100
Prin lista nr. 1634, încredinţată d-lui Cotea, Bucureşti	2.110
Banca Basarabiei din Chişinău, împreună cu personalul său,	2.160
Ofiţerii din inspectoratul gl. de armată nr. 1, mai jos notaţi, au subscris :	
Insp. gl. de armată Manu Gh.	1.000
G-ral de brigadă Florescu Simion	600
Lt. col. Teodorini Cornel	300
Maior Ghenoiu Lucian	100
Maior Rădulescu C.	100
Cpt. Bărbulescu	500
Cpt. Cârstocea Sebastian	100
Cpt. Popescu Eugen	100
Lt. Florescu Gh.	100
Precum şi ofiţerii din Inspect. gl. al Cavaleriei - Stat Major :	
General Corvin Al.	100
General Hainerik Frederik	100
Veteran gl. Hortopan Gr.	200
Medic Col. Brătescu Virgil	200
Col. Bolintineanu C.	100
Col. Pastia Fotache	100
Col. Iacob Filip	200
Col. Racoveanu Vintilă	100
Col. Filiti Alex.	200
Col. Dobrescu D.	100
Veteran col. Pavlosievici Traian	100
Col. Manafu Marin	300
Int. col. Angelescu C.	100
Col. Radu Teodor	200
Col. Polizu Micşunești	100
Col. Cantea Eftimie	100
Lt. Col. Georgescu Gh.	100
Maior Răutzoiu Ioan	100
Maior Moga Petre	100
Maior Popescu Virgil	100
Maior Moga Petre	100
Maior Elefterescu Mircea	100
Maior Cătuneanu Gr.	100
Int. Maior Constantinescu Ilie	100
Int. maior Ghighainu Gh.	50
Cpt. Georgescu Gh.	100
Cpt. Băldăneanu Ioan	100
Cpt. Tomescu Nicolae	100
Cpt. Tătaru Const.	100
Ad-tor Cpt. Gogescu	100
Ad-tor Cpt. Smaranda Gh.	100
Lt. Teodorescu Alex.	100
Lt. Cristescu Virgil	100
Lt. Tetorian Dan	100
Medic Lt. Diaconescu Victor	100
Au subscris prin lista Nr. 585 încredinţată d-lui Cpt. (r) A. Dragnea dela Inspectoratul Vapoarelor S. M. R. din Constanţa) :	
D-na G-ral Petroianu-Bucureşti	100
Ştefan Dragon, Constanţa	500
Achil Gh, Constanţa	200
Vaşotti, Constanţa	100
Simon Alperin, Constanţa	300
N. Vasiliu, Constanţa	200
Ştefan Cozea, Constanţa	200
Depozitul de bere Luther din Constanţa	250
Fraţii Antoniade, Constanţa	500
Voicu Manoli, Constanţa	100
Ferma General Angelescu, Constanţa	100
Rali Frangopol Fii	300
D-na Maria Culoglu, Bucureşti	500
Comandor (r) Sablin, Bucureşti	500
Primăria municip. Chişinău	862
Gimnaz. mixt din Vadu Raşcu (Soroca)	220
Cercul de Recrutare Ialomiţa (lista Nr. 194)	370
Lic. de fete „Princ. Ileana" din Tighina : (cl. I-a 32, cl. II-a 44, cl. III-a 37, cl. IV-a 50, cl. V-a 30, cl. VI-a 25, cl. VII-a 36, cl. VIII-a 27, corpul profesoral 120) total lei	390
Pe lista nr. 1087 încredinţată primăriei Lipova au subscris :	
Iulian Givalescu	100
Traian Juan, pretor	100
Primăria Blaj	1.000
Prin listele 969-970 încredinţate aceleiaşi primării lei	440
Gim. industr. de băeţi din Hotin: cl. I-a 85, cl. II-a 40, cl. III-a 100, cl. IV-a 20, corpul profesoral 90) ; total lei	324
Lista nr. 908 încredinţată Prefecturei Neamţ cu 450 lei subscrişi de către :	
Enache Haret	100
I. N. Ionescu	150
C. Săvulescu	50
Const. Popovici	50
Cazimir W.	30
C. G.	10
Adam Gavriliu	10
N. Alexandru	50
Corpul didactic şi elevii gimnaz. Brătianu din Drăgăşani	154
Gimnaz. mixt din Tg.-Frumos	66
Gimnaz. mixt. din Leova-Cahul : (cl. I-a 50, cl. II-a 74, cl. III-a 43, cl. IV-a 26 şi corpul profesoral 205) ; total lei	398
Personalul Comandamentului Litoralului Maritim din Constanţa a subscris drepturile pe o zi (a 2-a rată) după cu murmează :	
C'Amiral Isbăşescu	245
Cpt. c-dor Măcellariu Horia	249
Medic Lt. col. Sicariu Em. Petre	280
Int. lt. colonel Predescu I. Marin	252
Cpt. comandor Dobrescu C-tin	213
Int. maior Simionescu C-tin	199
Int. cpt. Botoşanu Petre	174
Cpt. Condeescu D-tru	156
Ad-mtor cpt. Popovici Alex.	156
Cpt. Grecescu Emil	156
Mec. cpt. Petrescu Anton	
Cpt. Harting Gh.	151
Cpt. Dumitrescu Ioan	152
Lt. Dumitrescu Armand	138
Lt. Tăutu Marcel	135
Lt. Biaciu Iosif	119
M-tru princ. Dabija Iordan	126
M-tru princ. Teodosiu Aurel	123
M-tru cl. I Preda Gh.	115
M-tru cl. I Elefteriu C-tin	108
M-tru cl. I. Budulan Ion	108
M-tru cl. I Balaban Duiliu	105
M-tru cl. II Spătaru D-tru	88
M-tru cl. II Dungher Rudolf	88
M-tru cl. II Georgescu Alex.	101
M-tru cl. III Ciochină D-tru	68
Sub-m-tru Cl. I Tătaru Simion	30
Sub-tru cl. II Bolborici Păun	17
Subm-tru cl. II Torbă Alex.	10
Subm-tru cl. III Săndulescu Mihail	39
Plot. maj. Iordache Ioan	62
Plot. adm-ţie Dragoş Gh.	54
Plot. adm-ţie Ciuchea Dumitru	55
Prin listele de subscripţie nr. 917 şi nr. 1326 încredinţate d-lui dir. C. Fleischhacker U. D. R. Bucureşti s'a subscris suma de lei 19.300 de către d-nii :	
Max Auşnit	10.000
Carol Révay	500
Gr. Carp	500
C. Fleichhacker	500
Slăvescu Ovidiu	500
V. Dumitriu	300
Colonel Gall	500
Ing. D. Perieţeanu	500
Gusti	500
Colonel Petrescu	500
Gh. Niculescu	500
A. Blum	500
Alex. Popp	500
Jon Göbel	500
Genea	500

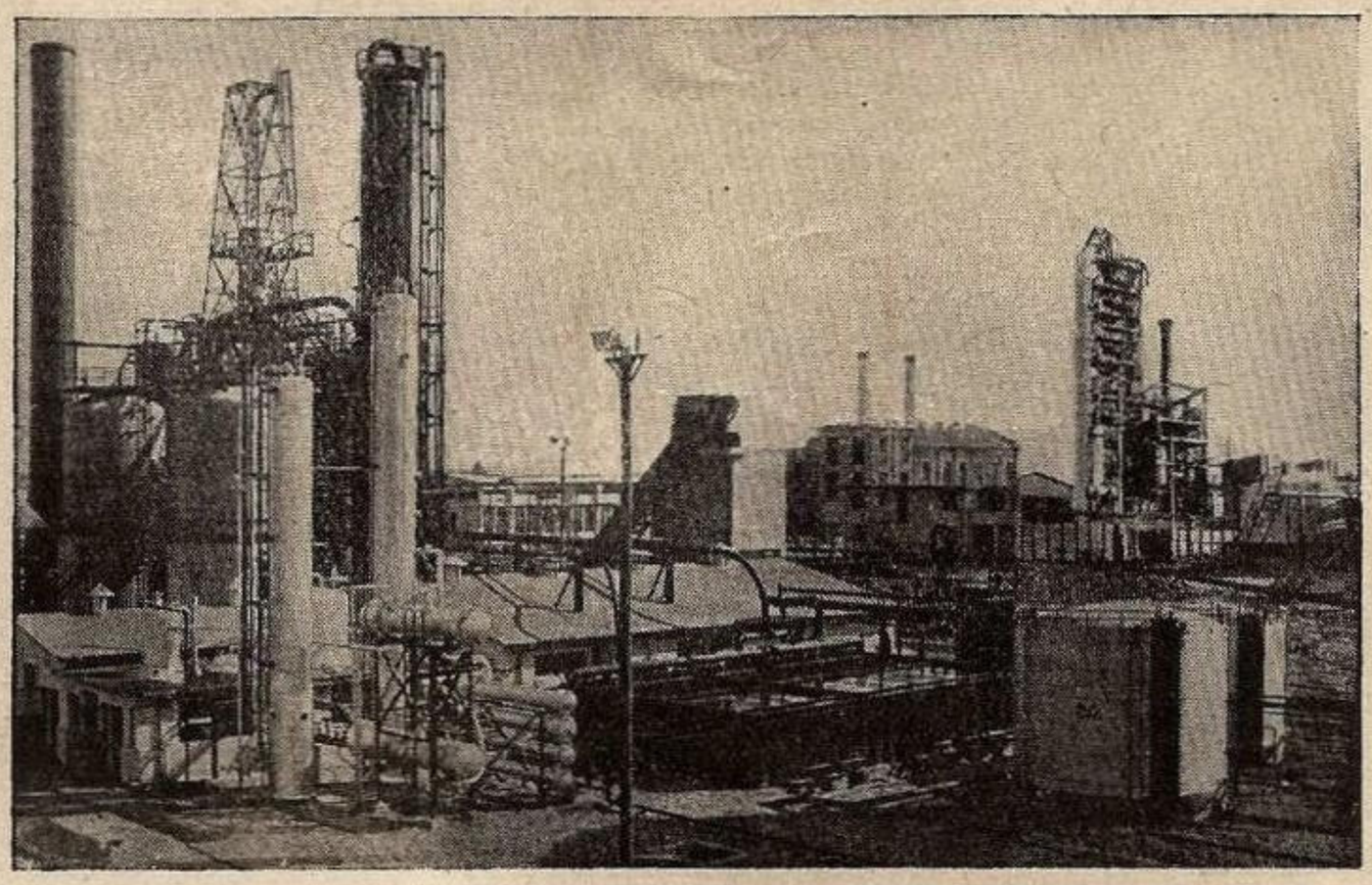
Crenian	500
V. Proboran	500
Josif Onciu	500
V. C. Mihălcescu	500
Prin lista nr. 2185 a subscris Camera de Comerţ Română-Germană, împreună cu personalul său	480
Liceul „Dragoş Vodă" din Câmpulungul Moldovei	410
Corpul profes. al gimnaz. industr. din Năsăud	133
Personalul şi elevii gimnaz. industr. din Suici-Argeş	180
Lista 2092 încredinţată A. E. G. Comp. G-lă de Electric. din Bucureşti cu 1700 lei au subscris :	
Ioffé George	200
Titscheck Bruno	200
Mozis Avram	200
Schuller Hans	20
Francz Iosef	20
Liuba Valer	20
Moscovici N.	100
Scwarzkopf Fanny	20
Mahrer Wilhelm	20
Leibovici B.	20
Wild Emil	20
Secară de Gheorghe	20
Marescu Valentina	20
Rosenblat S.	20
Brecher J.	20
Milbeck Therese	20
Donath J.	40
Zsigmond J.	20
Timco G.	20
Varga Josefine	20
Brahner Friederich	20
Ammon Ludwig	20
Ştefănescu N.	15
Gips Paul	20
Hordo J.	20
Mosseanu Ioan	40
Ioanescu I.	20
Roth M.	20
Ulrich Julius	20
Handel Peter	20
Hofer Ed.	30
Lorenty-Utskewitz	30
Frühwirth Frantz	20
Buchholtzer G.	20
Mihail Georgetta	15
Jaroslawsky R.	10
Zelgin E.	20
Opra Nicolae	10
Ceaica Al.	20
Andrei Gh.	10
Israel Leon	20
Kalmar Andrei	10
Panghe C.	10
Olteanu St.	10
Cişmaş Dumitru	20
Marin Gh.	10
Mihaly Alex.	20
Oprea St.	20
Stoian Ilieff	20
Zimmer Iosif	20
Pârvu Dumitru	10
Mateescu T.	10
Szabo	10
Durma Vasile	10
Lantz Andrei	10
Hopprich	10
Moroşan Th.	10
Mezey	10
Boboia Gh.	10
Boboia I.	10
Prin lista nr. 206 încredinţată d-lui Ing. D. Germani, Bucureşti s'a subscris 18.000 lei de către :	
Ing. Germani	10.000
Intrepr. g-rale Ing. Tiberiu Eremia	4.000
Ing. Cioc	2.000
Ing. Fl. Dem. Baldovin	2.000
Soc. an. ardeleană pentru industria forestieră, împreună cu personalul său,	2.120
Lic. industr. de băeţi din Roman	555
D-na Caliopi M. Căplescu, Cluj	200
Adrian Căplescu, Bucureşti	200
Ecaterina Căplescu, Cluj	200
Ing. M. Borza, Baia Mare	500
Au mai subscris din Baia-Mare :	
S. Borza	100
Ion Marin	100
A. Altân	100
Bădiceanu	100
Ing. Ştefănescu	100
Urai	100
Ing. I. Lăzărescu	100
St. Luciu	100
Eugenia dr. Pop,	100
Olga Lepădatu, Cluj	200
Ing. I. Capriel, Bucureşti	255
Corpul didactic şi elevele lic. comercial din Cluj	545
Prin lista nr. 400 încredinţată inst. „ Sancta Maria" din Brăila s'a subscris suma de 2123 lei, după cum se notează :	
Institutul	300
Stela Argintoianu	200
I. Gheorghiu	20
M. Cenuşescu	40
Clasa I-a	220
Clasa II-a	220
Clasa III-a	370
Clasa IV-a	480
Clasa V-a	100
Clasa VI-a	220
Clasa VI-a	120
Fabrica de bere „Bragadiru"	2.000
Prin listele nr. 722-24, 732, 755 a subscris Camera de com. Tulcea	1.000
Liceul de fete Tulcea	200
Personalul primăriei Tulcea	750
Personalul administraţiei financiare Tulcea	285
Diverşi subscriitori din Tulcea	750
Colonel Caton Gh., Bucureşti	200
S. E. T. ing. Gr. C. Zamfirescu (fabrica de avioane), Bucureşti	2.000
Agenţia Rudolf Mosse, împreună cu personalul său,	800
Pers. băncii Comerc. Română	1.015
Amiral Bălănescu I.	2.000
Dr. Costinescu	1.000
Muşat (funcţ. civil din comand. Marinei)	100
Prin lista nr. 192 încredinţată d-lui avocat Fl. Petrovici, Buc. s'a subscris suma de lei	1,730
Corpul didactic al lic. industr. de b. dni Craiova	739
Stolul liceului industrial de băeţi „Regele Ferdinand I" Craiova a subscris :	
Comandantul stolului	100
Centuria I-a A	159
Centuria I-a B	127
Centuria II-a	164
Centuria III-a	161
Centuria IV-a	110
Centuria V A	175
Centuria V B	459
Centuria VI-a	510
Centuria VII-a	396
Centuria VIII-a	325
Reg. 9 călăraşi din Constanţa ne-a trimis din partea ofiţerilor superiori 225 lei, ofiţerilor inferiori 375, a subofiţerilor 380 şi a funcţionarilor civili 40 ; total	645
Pe listele Nr. 1288-89 a subscris personalul soc. Româno-Americană din Constanţa	2.860
Prof. Stroescu, Bucureşti	200
Corpul didactic şi elevele şc. normale din Botoşani	308
Corpul didactic şi elevii şc. normale din P.-Neamţ	250
O.E.T.R. Centrul Sf. Gheorghe	400
Gim. industr. din Hudeşti-Dorohoi	60
Gim. nr. 2 băeţi din Chişinău	97
W. Hilderbrandt (intrepr. technice) Bucureşti împreună cu personalul său	380
„Distribuţia", Bucureşti	2.000
Prin listele nr. 494-95 încredinţate Uniunii Avocaţilor din România	2.960
Corpul didactic şi elevele lic. de fete din Câmpu-Lung (Muscel)	220
Prin listele nr. 546-47 încredinţate liceului de fete „Domniţa Ileana" din Constanţa s'a subscris, după cum se notează : corpul profesoral 940; elevele cl. I A 213, cl. II A 105, cl. III A 71, cl. I B 187, cl. II B 35, cl. V-a 85, cl. VI şi VII-a 171, cl. VIII-a 62 ; total lei	1.869
Asoc. maritimă „Orizontul" din Constanţa	1.000
Personalul şc. normale de băeţi din Chişinău	620
Personalul primăriei Solca (lista nr. 1195)	97
Elevii liceului „Vasile Alexandri" din Galaţi au subscris după cum se notează mai jos : cl. III B 237 cl. IV A 205, cl. V B 111, cl. VII B 413, F. Const. 5, Bobeş M. 5, Bădulescu Teodor 5, Bogdanov Nicolae 10, B. P. 5, Cristu I. Cristu 20 şi Similache Virgil 20; total lei	1.036
Comitetul şcolar al lic. „Regele Ferdinand" din R. Sărat	983
Conservele Stela S. A. împreună cu personalul său	590
Al Oprişan, elev Bucureşti	50
Prefectura jud. Ilfov	5.000

Din partea Inspectoratului general al jandarmeriei primim următoarele :

„In scopul de a răspunde la apelul LIGII NAVALE ROMÂNE de sub preşedinţia activă a M. S. Regelui Carol II-lea Şeful nostru suprem şi pentru manifestarea gestului camaraderesc prin fapta frumoasă de a contribui şi personalul din întreaga jandarmerie la terminarea operei începută de L. N. R., a adunat suma de lei 111.300 după cum se arată mai jos :"

Inspectoratul g-l al jandarmeriei	4.000
Insp. regional jand. Bucureşti	11.240
Insp. regional jand. Braşov	5.430
Insp. reg. Focşani	5.630
Insp. reg. jand. Cernăuţi	6.210
Insp. reg. jand. Iaşi	5.780
Insp. reg. jand. Chişinău	11.600
Insp. reg. jand. Cluj	5.830
Insp. reg. jand. Oradea Mare	7.420
Insp. reg. jand. Constanţa	8.920
Insp. reg. jand. Timişoara	5.370
Insp. reg. jand. Craiova	7.100
Centr. de instr. nr. 2 jand.	730
Centr. de instr. 3 jand.	700
Centr. de instr. 4 jand.	810
Centr. de instr. 5 jand.	780
Centr. de instr. 6 jand.	770
Centr. de instr. 7 jand.	710
Centr. de instr. 8 jand.	940
Centr. de instr. 9 jand.	830
Centr. de instr. 10 jand.	810
Centr. de instr. 11 jand.	880
Centr. de instr. 12 jand.	960
Şcoala ofiţerilor de jand. din Buc.	2.130
Şc. of. de jandarmi Oradea Mare	9.030
Şc. de agenţi de poliţie din Focşani	1.620

CREDITUL MINIER



SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ PTR. DESVOLTAREA INDUSTRIEI MINIERE

CAPITAL SOCIAL: LEI 605.000.000 ★ ADRESA TELEGRAFICA:
REZERVE: LEI 182.407.888 „CREDIT MINIER"

SEDIUL: BUCUREŞTI I. — BULEVARDUL BRATIANU Nr. 10. — Telefon: 459/60

INSPECTORATUL EXPLOATĂRILOR DE PETROL: Ploeşti. B-dul Independenţei Nr 23.

STAŢIE DE EXPORT: Constanţa, Strada D. A. Sturza No. 7.

RAFINĂRII: Brazi şi Doi eşti.

ŞANTIERE: Moreni, Ochiuri, Gura Ocniţei, Hârsa, Bucşani, Viforâtă. Mărgineni, Schiau, Poenăreanca, etc.

MINE: Altân-Tep-.

SOCIETĂŢI FILIALE ŞI AFILIATE IN STRĂINĂTATE

CREDIT MINIER FRANCO-ROUMAIN
Société Anonyme Petrolifère
Capital: 35.000..000 frs.
PARIS, 8-e Avenue Victor Emmanuel III, 57
Depozitare en gros: Rouen şi Paris (Villequier)

CREDITUL MINIER
Oesterreichisch Rumänische Petroleum-Vertriebs-G.m.b.H.
WIEN III, Rennweg 25
Rafinerii: La Drösing şi Korneuburg
Staţie de depozitare en gros la *Praterspitz*

UNION
Spolecnost pro obchod mineralnimi oleji s. r. i.
PRAHA I: Hradebni, 11.
Depozitare en gros: Bratislava

D. R. M. T.
Deutsch Rumänische Motortankschiffahrts Ges. m. b. H.
Societate de transport Dunăreană
Capital 500.000 Rmk., Deggendorf a/D Niederbayern

(A. P. I. R.)
„Azienda Petroli Italo-Rumena" Roma şi Milano
Capital: 5.000.000 Lit.
ROMA: Largo Chig, 19 — MILANO: Largo Augusto, 7

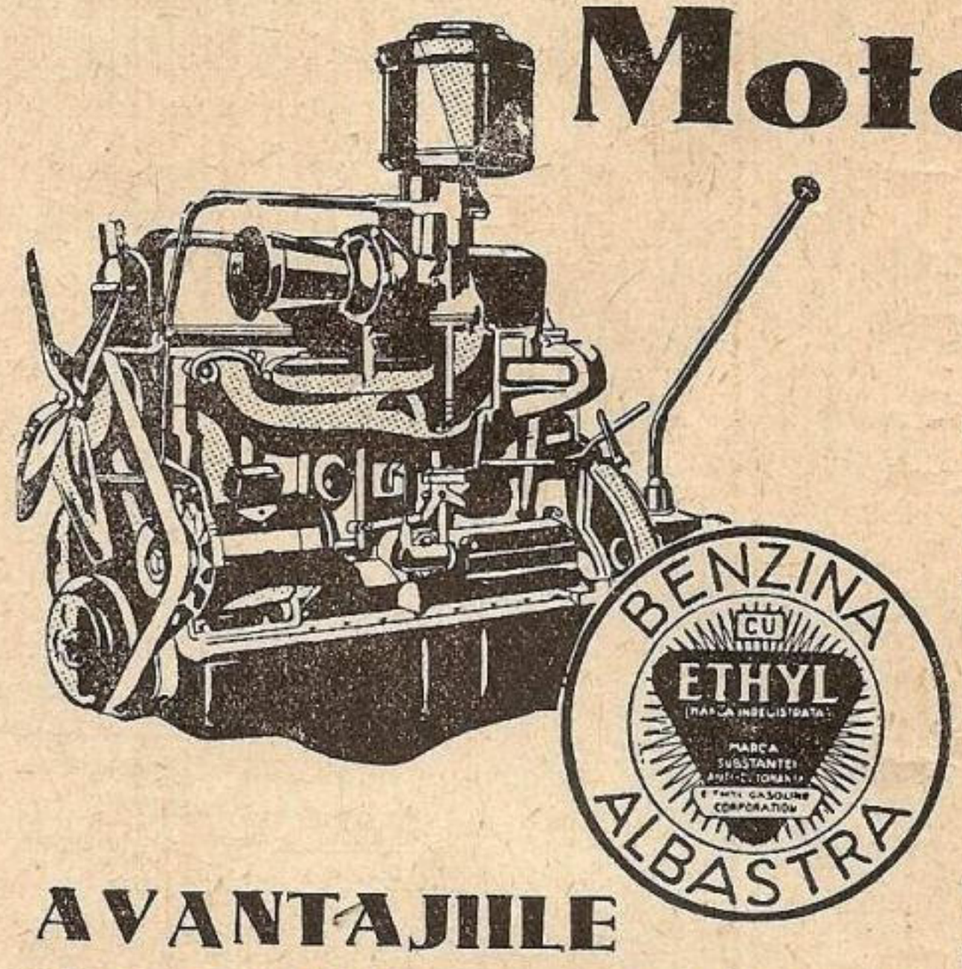
CREDITUL MINIER
Deutsch-Rumänische Petroleum-Vertriebs A. G.
BERLIN W. 15, Kurfürstendamm, 37

DEUTSCHE-CREMIN
Petroleum-Vertriebs A. G.
DEGGENDORF a/D

NILE OIL COMPANY
ALEXANDRIA, 8 a Passage Chérif
Depozitare en gros: Alexandria

CREMIN, Benzină specială pentru automobile. — CREMINE, Essence spéciale pour autos.

Reg. de jand. pedeştri	2.210
Depoz. g-l de materiale	2.860
Au subscris din Suburbana Militari următorii :	
Andrei C-tin	100
Oancea Marin	30
Ilie P. Dinu	20
Ioan Antonescu	20
Prin lista nr. 273 încredinţată d-lui Gh. Florescu din Bucureşti au subscris :	
Al. Stamatin	100
I. C. Florescu	100
Petre Florescu	100
Carolina Gh. Florescu	100
Gh. C. Florescu	200
Gr. Ciorescu	100
Maria Gr. Ciorescu	250
T L. Herdilika	250
I. Niculescu	200
Reghina Al. Rieber	100
G. C. Ionescu	100
I. I. Niculescu- Dorobanţu	200
N. Filitis	200
Bayan Grueff	200
A. Buzescu	100
G. Deşliu	200
D. Ianculov	100
G. G. Ioan	100
M. Rădulescu	100
G. G. Grigoriu	100
Ing. I. Davidescu	50
Ing C. Vasilescu	50
Dorina Codreanu	25
Irina Florescu	25
Corpul didactic al gimnaz. penbăeţi „Regele Carol II-lea" din Salonta (prin lista nr. 1620)	260
„OLLA" Gumi Centrala Bucureşti împreună cu personalul său	500
Personalul ad-tiv şi technic al S. A. R. Rudolf Schmidt & Co.	500
Soc. Româno-Americană	20.000
Personalul său	5.225
Dacia-România-Asigurări	1.000
Ofiţerii şi subofiţerii reg. 34 inf. din Constanţa	1.110
Fabricile Assan, Bucureşti (din partea personalului)	600
Fabrica de bere Bragadiru a subscris încă	*2.000*
Liceul comercial de băeţi din Arad, au subscris după cum se notează: Vasile Suciu, director 40; elevii cl. I-a 50, cl. V-a 41, cl. VI-a 21, cl. VII-a şi cl. VIII-a 19 ; total lei	198
Personalul Flotilei de Hidroaviaţie din Constanţa a subscris :	
Comandor Mândrescu Theodor	299
Căp. C-dor Negru Constantin	273
Lt.-Col. Stănescu Nicolae	233
Lt. C-dor Prossinagg Carol	194
Lt. C-dor Moţiu Aurel	170
Căp. medic Tănăsescu Marius	167
Lt. C-dor Budac Coriolan	188
Căp. B. Constantin	165
Căp. C. Mihail	165
Căp. Marinică Ioan	156
Căp. D. Brutus	150
Căp. Gruia Savu	133
Căp. Marin Ioan	130
Lt. Stângaciu Vladimir	136
Lt. Ciurea Ioan	136
Lt. Prună Vasile	130
Lt. Horodincă Titus	130
Lt. Teodorescu D-tru	130
Lt. Georgescu Dumitru	130
Lt. Bondarenco Alexandru	130
Lt. Corneanu Radu	131
Lt. Conchievci N.	125
Lt. Alex. Iuliu	125
Lt. Vişan Victor	135
Lt. Stoenescu Virgil	118
Lt. Marcu Petre	118
Sublt. Iliescu Th.	118
Lt. Diaconescu Paul.	115
Lt. Nachiu Vasile	115
Lt. Afenduli Const.	115
Lt. Chirilă D-tru	115
Sublt. Dănilă C-tin	115
Sublt. Moţoc Ioan	118
Sublt. Munteanu Gh.	115
Sublt. Băciloiu Traian	115
Sublt. Teodorescu N.	115
Sublt. Moga V. Ioan	115
Sublt. Isvaschi Ştefan	115
Plut. maj. Mihai Stan	87
Plut. maj. Costache Iancu	91
Adj. Şef. Sandu Ioan	87
Adj. şef Iliescu D-tru	84
Plut. maj. Petre Ilie	79
Adj. şef Constantinescu P.	69
Plut. major Cârlănaru Gh.	63
Plut. maj. Aioaniţoaia Gh.	63
Adj. şef. Ghiţă Ioan Ioan	63
plut. maj. Ionescu C. Mihail	63
Plut. maj. Rusu Remus	63
Adj. şef Răileanu A.	60
Adj. şef Diaconescu Th.	60
Crăciun Năstase	60
Adj. şef Cocoş Gh.	60
Adj. şef Iordache Petre	56
Plot. Bendiu Al.	61
Adj. maj. Mogoşanu Corneliu	53
Adj. maj. Cristea C.	53
Adj. maj. Bandac Vasile	53
Adj. maj. Petrescu D-tru	53
Adj. maj. Popescu C-tin	53
Adj. maj. Apostol State	50
Adj. maj. Halaliuc Ilie	50
Adj. maj. Chebac D.	46
Adj. maj. Călinescu A.	46
Adj. maj. Ioniţă P.	46
Adj. maj. Dinu G.	46
Plot. Vasilica Gavr.	46
Adj. Babi C.	42
Subof. instr. Vasile V.	44
Idem Ştefănescu P.	41
Idem Preda Sebastian	38
Idem Hondrilă N.	38
Idem Oncescu M.	38
Idem Blandă I.	38
M-tru princ. Novac Aurelian	126
Idem Petrescu Gh.	125
Maeştrii: Gagiu Gh.	104
Năstase N.	104
Costache N.	102
Pascali Z.	90
Turcu St.	87
Iancu R.	84
Ghenu A.	81
Finichiu I.	81
Popescu V.	81
Bălan Stel.	81
Bordea I.	77
Toma D.	77
Subţirică Al.	63
Gh. N. Gh.	61
Popescu Al.	60
Popa T. I.	60
Şerban Cr.	60
Ilie D. Stelian	60
Vicol M. Ioan	60
Badea C. Stan	60
Duţulescu C.	60
Floraru Gh.	60
Andrei F. Vasile	60
Lică F. Gh.	60
Iordache D.	60
Schereştiuc Valentin	69
Grigoriu Gh.	69
Rusu Vasile	61
Andrei Nicolae	61
Iancu P.	61
Manea N.	61
Oltineanu C.	61
Botea V.	61
Cegăneanu A.	61
Andriaş Pavel	61
Berdiu Ioan	61
Mihai Dumitru	46
Badea Gh.	69
Popp Al.	69
Cârstocea Valeriu	61
Submaeştrii: Bălănescu Petre	50
Stanciu Ilie	44
Constantinescu Corneliu	40
Ing. cl. I Zaidman Iosif	147
Prin lista nr. 183 încredinţată d-rei Aurelia Georgescu, membră a L. N. R. din Bucureşti, au subscris :	
Restaurantul „Coşna"	300
N. Riga	100
Lazăr Muşetescu	40
Ion Marchis	10
C. Grigorescu	20
Georgetta Georgescu	200
C. Droc	100
N. Rapaport	50
G. Petrescu	60
C. Tomescu	20
Manu Aexandru	20
C. Ioachimescu	20
Augustin Popa	40
V. Rădulescu	100
V. Muşetescu	50
C. Georgescu	50
Zoe Donciu	20
Soc. „Franco-Română" de material de drum de fier atelierele Brăila	1.500
Personalul ad-ţiei pescăriilor statului din Brăila (reg. II)	80
Pers. sucursalei B-cii Com. Italo-Română din Brăila	270
Chestura munic. Brăila	795
Agenţiile de Vapoare Unite S.A.R. din Brăila, împreună cu personalul lor	1200
Personalul of. telegrafo-poştal- Brăila	134
Janni Besi	1000
C. Calayanni	200
A. Georgiadis	100
F. Rosner	60
J. Heller	60
A. Bădilă	60
Gh. Caraiorgopol	60
J. Baison	60
toţi din Brăila.	
Protoeria jud. Brăila (din partea personalului)	520
Ofiţerii şi subofiţerii divizionului 4 art. călăreaţă din Brăila	162
Căp. Mărgărit	100
Plut. maj. Constantin	30
Plut. M. Mateescu	30
Plut. I. Vasilaş	30
(toţi 4 din comp. pompierilor-Brăila)	
Personalul agenţiei de vap. „J. Nourik" Brăila	1600
Anton Theodoridi armator din Brăila	1000
Dr. C. Mihuţu armator din Brăila	500
Neanu N. I.	61
Efta D-tru	60
General Petrescu Theodor-Bucureşti	500
Col. Gr. Protopopescu	100
Maior M. Moiseanu	50
Maior Teodorescu	100
I .H. (din M. A. N.)	100
Ileana Mihail	40
I. Mihail	60
Cozma Ion	60
Hrisa Stere	100
Neagu Mircea (după vaporul „Carpaţi")	70
C. C. R. Palest. Bucureşti	2000
Personalul soc. Astra-Română din Constanţa	2400
Mario Fasce	300
Sami I. Schwartz	100
Alfred Reitze	100
Ricardo Interdonato	100
Leon Alaluf	100
Petre Popa	100



Motorul maşinei Dv. va avea o VIAŢĂ MAI LUNGĂ

şi va fi reparat de mai puţine ori dacă Întrebuinţaţi

BENZINA ALBASTRĂ ETHYL UNIREA

AVANTAJIILE

BENZINEI ALBASTRE ETHYL-UNIREA

1. Mai multă uşurinţă la urcarea pantelor.
2. Viteză mai mare.
3. Pornire imediată.
4. Prin arderea controlată şi potrivită se realizează o uzură mai mică a motorului.

Toate avantajiile acestea le căpătaţi fără nici o cheltuială suplimentară.

Din contră, Benzina Albastră Ethyl-Unirea este mai economică decât benzina obişnuită, dacă se calculează câţi kilometri au fost parcurşi cu un litru de Benzină Albastră Ethyl-Unirea.

Benzina Albastră Ethyl-Unirea, constitue unul din punctele de atracţie a pompelor Unirea. Deasemenea un serviciu politicos şi prompt, apă pentru motor şi pompa de aer automată pentru cauciucuri, stau în mod gratuit la dispoziţia automobiliştilor cari vizitează aceste staţiuni.

BENZINA ALBASTRĂ ETHYL

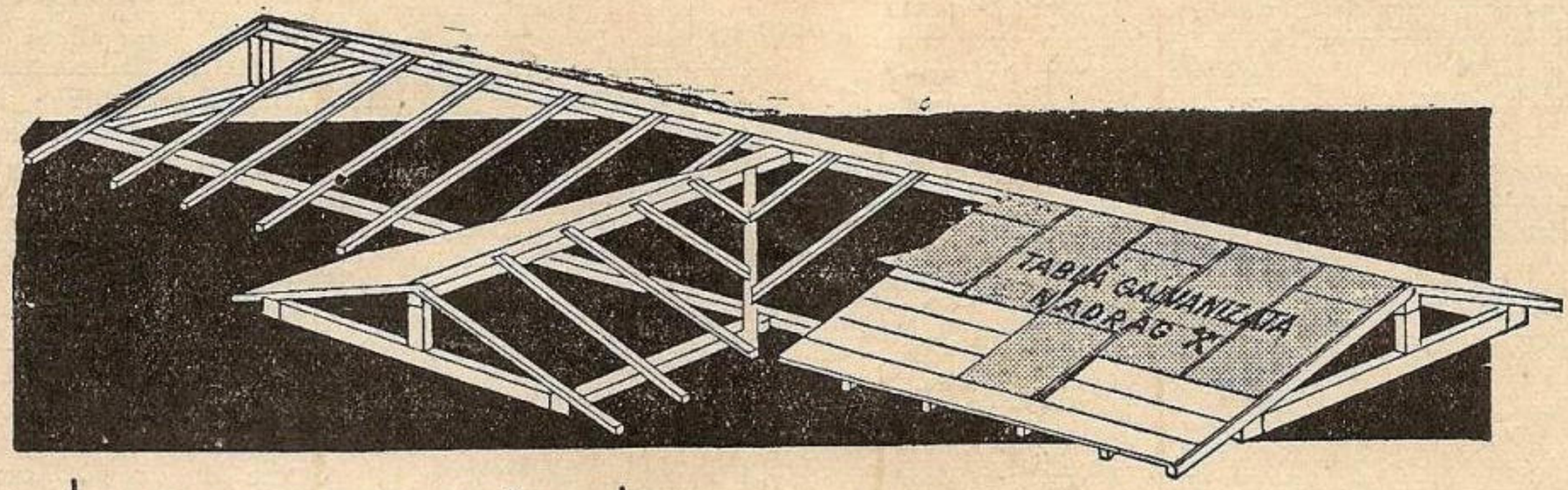
IN APARENTĂ MAI SCUMPĂ...

IN REALITATE MAI ECONOMICĂ

La POMPELE UNIREA

UNIREA

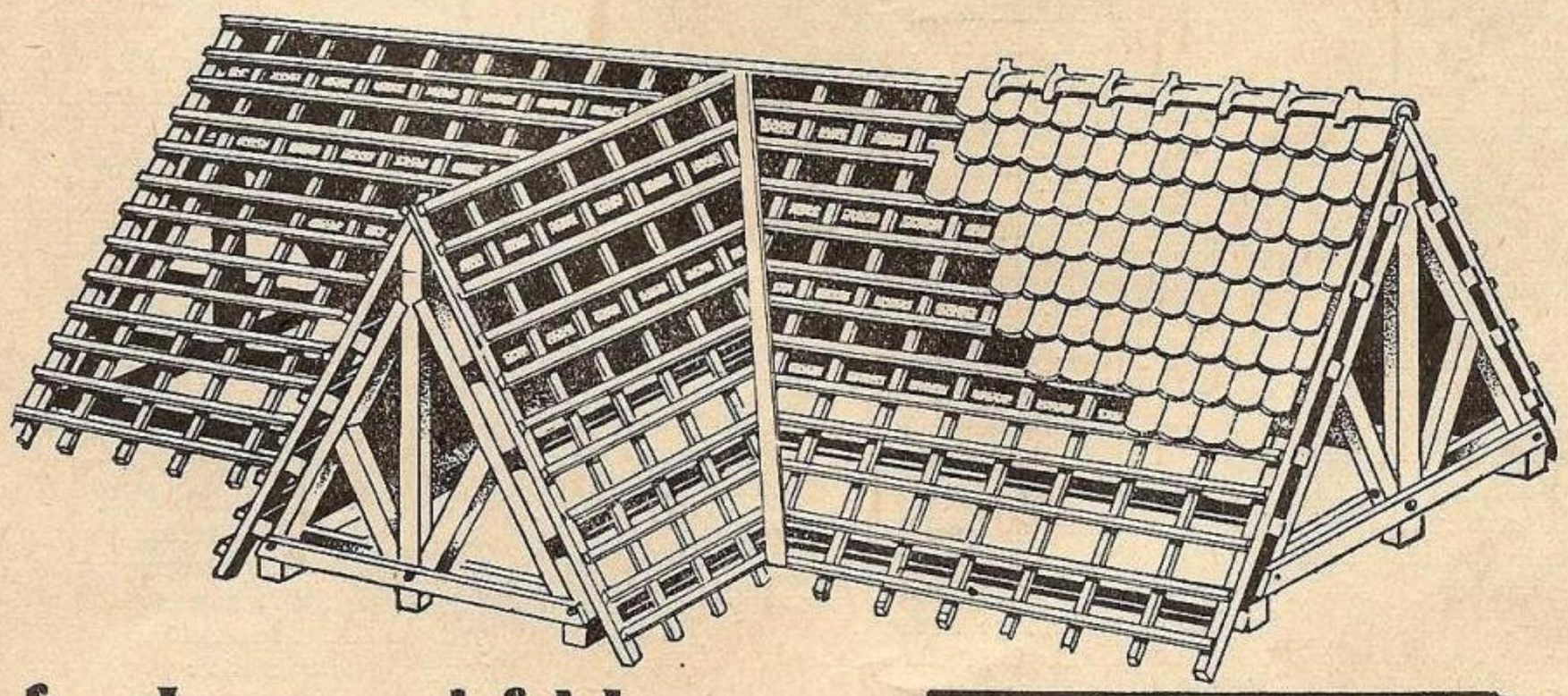
Stelian Diomu	100
Costică Ceacâru	50
Pimen Ceacâru	20
C. Teodorescu	20
Costel Petrescu	20
Ionel Anastasiu	20
Marin Roşioru	20
Anton Petrescu	20
Dumitru Sandu	20
N-lae Popescu	20
Gh. Antipov	20
N-lae Andriescu	20
Alex. Dedeiu	20
Ana Berbecar	20
G. Rotaru	40
(toţi din serv. soc. „Gattorno" Constanţa).	
Soc. „Gattorno" a subscris lei	2000
Şcoalele din oraşul şi jud. Brăila după cum urmează :	
Şcoalele de fete nr. 1	258
Nr. 2	400
Nr. 3	753
Nr. 4	506
Nr. 6	253
Nr. 7	307
Nr. 8	431
Nr. 9	455
Nr. 10	420
Nr. 11	202
Şcoalele de băeţi Nr. 1	1.000
Nr. 2	183
Nr. 3	263
Nr. 4	497
Nr. 5	220
Nr. 6	183
Nr. 7	233
Nr. 8	206
Nr. 9	140
Nr. 10	328
Nr. 11	103
Nr. 12	490
Şcoalele de copii mici Nr. 1	100
Nr. 2	127
Nr 3	170
Nr. 6	133
Nr. 7	139
Nr. 8	120
Nr. 9	100
Institut. „Sancta Maria"	744
Şcoala româno-catolică	300
Şc. com. israelite fete,	561
Şc. com. israelite băeţi	205
Şc. com. evanghelice	119
Şc. com. bulgare	270
Şc. primară a soc. ort.	199
Şc. com. elene	944
Şc. de copii mici nr. 3	60
Şc. copi mici nr. 5	250
Şc. mixtă din com. Cazacu	74
Comuna Vădeni	250
Comuna Baldovineşti	83
Comuna Lacu Sărat	112
Comuna Ghiscani	217
Comuna Ciucea	70
Nr. 1 comuna Ianca	80
Nr. 2 comuna Ianca	78
Şc. de copii mici com. Ianca	20
Şc. mixtă din Plopu	233
Şc. primară băeţi Suteşti	100
Şc. primară de fete Suteşti	97
Şc. mixte din comunele : Esna	150
Perişoru	115
Mircea Vodă	154
Oprişeneşti	185
Batogu	210
Batogu Nou	50
Şc. de băeţi nr. 1 Brăiliţa	238
St. Beloiu şc. fete Brăiliţa	255
Şc. copii mici Brăiliţa	20
Andrei Cocoşle-Pisc	80
Şc. mixtă comunală Radu Negru	419
Şc. de băeţi comuna Nedelcu Ch.	223
Şc. de copii mici Radu Negru	300
Şc. de băeţi comuna Nedelcu Ch.	223
Şc. de fete aceiaşi comună	114
Şc. de copii mici din aceiaşi comună	45
Şcoalele mixte din comunele :	
Filiu	42
Filiu-Târlele	112
Dudescu	111
Liscoteanca	228
Strâmbu	180
Făurei	110
Nisipurile	42
Filipeşti	374
Surdila-Gârseanca	37
Scorţaru Vechi	94
Comăneasca	72
Ţepeş-Vodă	51
Căldăruşa	41
Bordei Verde	100
C. Gabrelescu	104
Nicoleşti-Jianu	559
Nr. 1 Tătaru	155
Nr. 2 Tătaru	30
Ciocile	539
Florica	224
Marele Voevod Mihai	185
Romanu	387
T. Vladmirescu	82
Nazâru	35
Mărtăceşti	41
Cotu-Lung	105
Iuliu Maniu	50
Muchea	20
Râmnicelu	120
Gemenele	190
Scorţaru nou	137
Deşiraţi	100
Constantineşti	79
Nr. 1 Viziru	101
Nr. 2 Viziru	150
Nr. 3 Viziru	180
Nr. 2 Gropeni	75
Nr. 2 Gropeni	200
Ţibăneşti	173
Ţibăneştii Noui	58
Golăşei	147
Nr. 1 Insurăţei	209
Nr. 2 Insurăţei	40
Nr. 3 Insurăţei	50
Lacu Razei	41
Oancea	100
Gurgueţi	97
Sihleanu	50
Roşiori	79
Ciora R. Vodă	263
Nr. 1 Cioara Doiceşti	140
Nr. 2 Cioara Doiceşti	170
Moroleşti	40
Silistraru	200
Valea Cânepei	286
Col. Grigorescu	120
Mohreanu	80
Nr. 1 Ruşeţu	150
Nr. 1 Jugureanu	212
Nr. 2 Jugureanu	50
G-ral Poetaş	100
Cireşu	190
Scărlăteşti	129
Tichileşti	161
Mihai Bravu	80
Cuza Vodă	95
Nr. 1 Spiru Haret	140
I. C. Brătianu	180
Bert. de sus	50
Şc. de băeţi Movila Miresii	50
Şc. fete aceiaşi comună	38
Şc. copii mici Gemenele	20
Cea din Viziru	22
Şc. băeţi din Tufeşti	48
Şc. de fete aceiaşi comună	44
Şc. de fete din Victoria	200
Şc. de băeţi din Victoria	253
T. Dimache şc. mixtă Şerban Răducanu	79
Şc. copii din Ruşeţu	25
G-ral Poetaş	30
Personalul ad-ţiei de cinstatare mixtă a jud. Durostor	181
Corpul profesoral al gimnaziului industrial de băeţi din Caracal	276
Creditul Funciar Urban	1.000
Vet. căp. dr. Prelipceanu Ioan din Bistriţa-Năsăud	140
Corpul prof. al lic. „Sf. Dumitru" din Ismail	500
Corpul prof. al lic. de fete Ismail	100
Gim. industr. de fete „Clotilda Mareşal Averescu", Ismail	120
Elevii şi prof. lic. de băeţi „Regele Carol II" din Bolgrad	543
Profesorii seminarului teologic „Episcopul Melchisedec" din Ismail	355
Profesoarele lic. de fete „Regina Maria" din Bolgrad	150
Elevii şi profesorii gimnaz. mixt din Vâlcov	200
Prof. gimnaz. mixt „Dr. C. Angelescu" din Chilia Nouă	200
Elevii şi prof. gimnaz. di nReni	203
Prin revizoratul şcolar al jud. Ismail au subscris 17 circumscripţii suma totală de lei	650
Prin lista nr. 1155 încredinţată primăriei oraşului Reghin s'au subscris	110
Personalul şi patronul restaurantului „Coşna" din Bucureşti	325
Personalul dir. conductelor şi porturilor petrolifere (reg. aut. C. F. R. din Bucureşti	720
C. Satmari, primul preşed. al tribunaluli Bălţi	100
Medic col. (r) David Ionescu Bucureşti	200
Lic. technic-agricol cu gimnaz. industrial Soroca din partea profesorilor şi a elevilor	667
Prin lista nr. 1506 încredinţată lic. „I. Creangă" din Bălţi s'a subscris 3326 lei de către profesorii :	
Valuţă Marcu	200
Gheorghe Br.	50
P. Guţă	50
A. Eugler	50
D. Soroliuc	50
N. Buta	30
A. Marin	30
Leo Gabor	50
P. Guţă	50
A. L.	50
S. Corceachiarei	50
A. Râvalcu	50
I. Mihail	50
N. M. Calamaru	100
Simion Vărzariu	50
Indescifrabil	50
Indescifrabil	50
C. Poleanschi	50
Pr. Gh. G.	50
H. I. Vitel	30
Elevii claselor : cl. I-a A.	530
Cl. II-a A	206
Cl. II-a B	95
Cl. III-a A	209
Cl. III-a B	100
Cl. IV-a A	223
Cl. IV-a B	85
Cl. V-a	342
Cl. VI-a	77
Cl. VII-a	60
Pe lista nr. 2297 au subscris din serviciul monetăriei naţionale următorii :	
Ing. Dobrovici	100
Ing. S. Fotino	100
Ing. C. Lazu	100
V. Macovei	50
Ing. Saul	20
Ing. O. Dragnea	50
Ing. S. Cantacuzino	50
V. Stănescu	50



La un acoperiș de

tablă galvanizată

necesitați numai *o treime din lemnărie..*



..față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborî panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborî această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare **(50%—100% mai mare)** și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimentară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de de ȚIGLĂ

Lemnărie .. .. 28.800 kg.
Țiglă .. .. 53.850 „
Total .. **82.650** kg.

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie .. .. 10.800 kg.
Tablă galvan. 1.375 „
Total .. **12.175** kg.

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

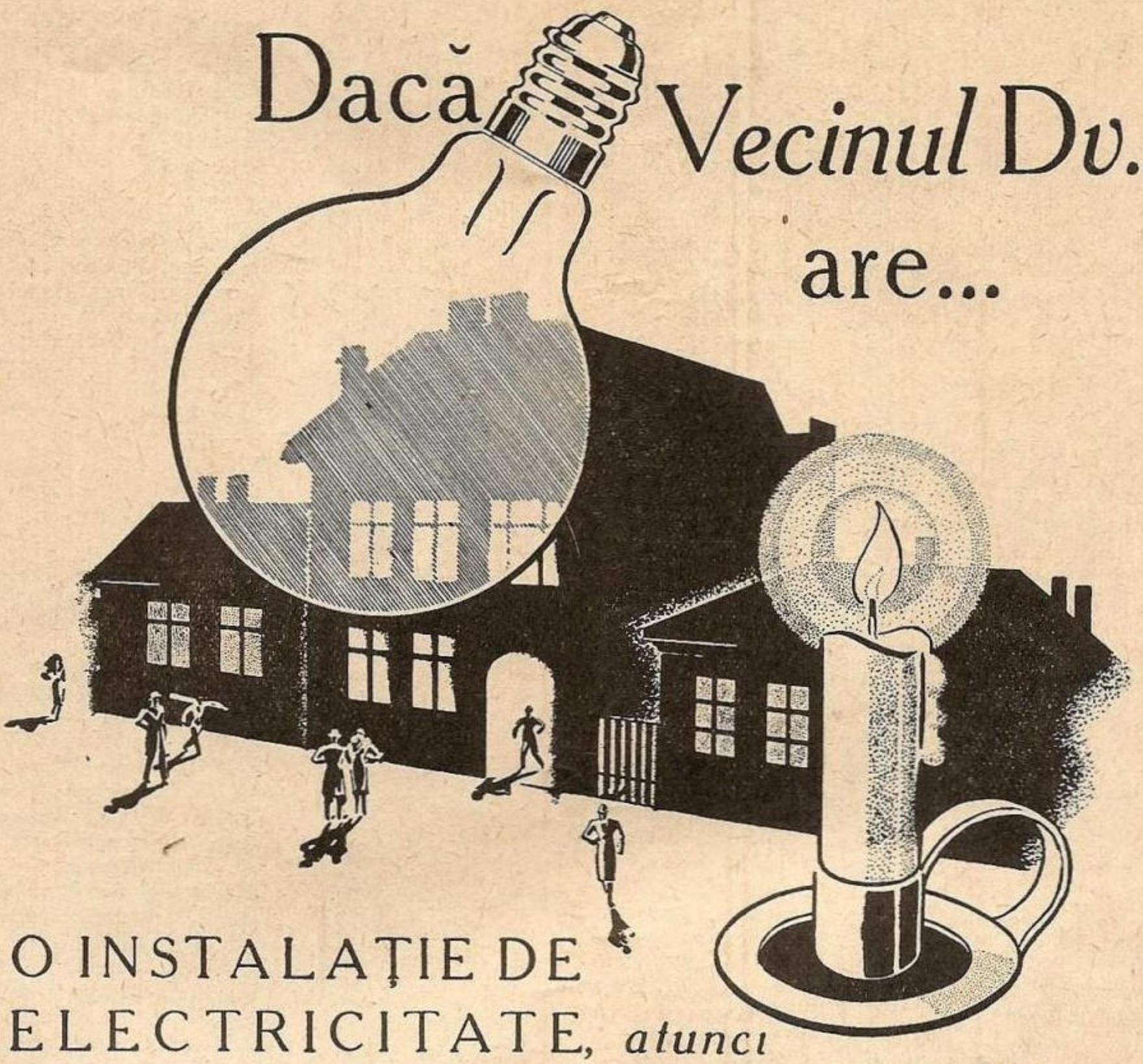
TABLA GALVANIZATA

Un grup de funcţionari din serv. librăriei „Cartea Românească" Bucureşti 690
Profesorii gimnaz. industr. din Odorheiu 170
Rezultatul dela spectacolul Teatrului Ligii Culturale din seara zilei de 15 Iunie, dat pentru „Mircea" 4.861
Dela lic. comerc. din Giurgiu, au subscris următorii profesori :
Bucur Pinciu 100
Gh. Rădulescu 50
L. Cochinescu 50
L. Constanda 50
Apostol Buzatu 50
Elevii şc. prim. nr. 1 din Giurgiu 53
Elevii şc. prim. nr. 2, Giurgiu 334
Elevii şc .prim. nr. 3, iGurgiu 137
Au subscris din Zimnicea-Teleorman, următorii :
Florica N. Capră 200
Raul Vlădescu 100
Ilie Gancevici 100
George Georgescu 100
Petre Robe 100
Jude I. Germăneanu 100
Col. Bodnărescu 100
George Piţu 100
Căp. Stoian Ioan 40
Dr. Coicef, loco 100
D. N. Angelescu 100
Th. A. Iordănescu 100
Costică P. Grigorescu 50
Gealatu 50
D. Caranica 50
Preotul Iancu Pârvu 100
Petrică Stoenescu 50
Prima fabrică metalurgică română S. A. R. din Bucureşti 500
Au subscris din Bucureşti :
Elevii şi profesorii gimnaz. com. de băeţi din Dorohoi 195
Stanciu Titi 200
P. Cazacu 60
Hr. Matei 40
A. Cosmovici 100
M. Rădulescu 100
I. Dinulescu 500
Const. Dinculescu 1.000
E. Moro 100
Carnabel 40
C. D. Buşilă 500
Creditul pentru industria electrică 5.000
C. Budeanu 500
XX 100
G. 40
Dobre Stan 40
Leutschaft 40
Ing. G. Petrescu 500
A. Petrescu 100
V. Mateescu 100
N. Stroilă 100
C-dor Steriopol N., Viena 1.000
Lic. internat de fete „Elena Cuza" din Craiova 163
Corpul profesoral al gimnaz. de băeţi din Barboşi-Bălţi 110
Idem gimnaz. de fete din Dej 90
Tinerii premilitari ai subcentrului din Cernavodă 62
Lic. comerc. de fete din Botoşani (elevele 62 ; profesoarele 200) ; 262
Prin lista nr. 100 încredinţată şc. ofiţerilor de marină din C-ţa au subscris :
D-na şi col. Apostolescu 1.000
Cpt. I. A. 100
Elevul Pleşoianu D. 500
Elevul Stoian Ilie 250
Elev Botezatu St. 200
Elev. Peretz Alex. 1.000
Elev Stratulat 250
Elev Popescu Vlad 200
Elev Avram D. 100
Preot cpt. T. Buruiană 200
Dr. N. Petrescu, Bucureşti 1.000
Lic. de băeţi „M. Kogălniceanu" din Vaslui : (cl. I-a 100, cl. II-a 45, cl. II-a 53, cl. IV-a 25, cl. V-a 32, cl VI-a 45, cl. VII 4i, cl. VIII 79 şi corpul profesoral diferenţa) ; tatal lei 600
Prin lista nr. 1941, încredinţată d-lui C. C. Munteanu, membru al L. N. R. din Ploeşti au subscris :
T. Dovăncescu 100
I. Damokos 100
Gidaly 100
Eftimopol 50
C. C. Munteanu 100
E. Rissdorfer 40
M. Ostern 50
Pius Kupferberg 50
Cucu Teodor 50
Ionescu Ştefan 20
W. Dollischeck 50
V. Popovici 50
L. Kirstek 40
M. Roth 40
V. Borchers 20
T. Athanasiu 100
P. Cristescu 40
Băleanu 30
Dr. Netta 30
Buznea 50
M. Frenc 50
Tătulea 50
Dr. Löbel 50
S. Zonis 30
Vohl 50
Prin lista nr. 2294, încredinţată morii Maria C. Cantacuzino-Paşcanu (fost moara Olmazu) din Bucureşti au subscris 43 de muncitori câte 5 lei fiecare 216
D-na Maria Cantacuzino 1.000
George Moscau 100
D. Cristescu 500
Silvia Aldica 200
Nachman Aladjem 200
Vasile Chiraleu 200
Ilie Florescu 200
Marcel Iissersohn 100
Nelu Chitic 100
Otto Gross 200
Victor Colfescu 100
V. Diaconescu 20
Alfred Feldman 100
I. Carageanu 500
Frantz Hirsch 200
Braumer 100
Gogu Nijloveanu 10
D. Filipescu 10
I. Stanciu 5
Fraţii Cicotti, Bucureşti 500
Prefectura jud. Ilfov 5000
Personalul perc. V fiscală, Buc. 500
Corpul didactic al gimnaz. „Petru Mușat" din Vijniţa 220
D. Costiniu, student, Buc. 60
Inginerii şi funcţionarii Casei Pădurilor 1168
Asigurarea Românească 2000
Creditul Minier 1000
Gr. Dumitrescu (fost guvernatorul B. N. R.) 3.000
George Trancu, Buc. 500
B. Dimitriu, Buc. 500
R. H., Buc. 500
Em. Tătărăscu, Buc. 500
Tinerii premiiltari aparţinând subinspectoratului Tulcea 550
Corpul didactic şi elevele liceului comercial din Oradea : (cl. I-a 53, cl. V 67, cl. VI 39, corpul profesoarelor diferenţa) ; total 318
Personalul staţiei C. F. R. din Tr. Măgurele 205
Personalul of. P. T. T. din Tr. Măgurele 195
Pers. Trib. din Teleorman 800
Lic. „Sf. Haralambie" (Tr. Măgurele) : (cl. I prin elevul Gh. Stănculescu 50, cl. V prin elevul Agent Victor 75, prin elev. Marinescu St. 50, prof. D. Voiculescu 20 lei) ; total lei 195
Lic. de fete Tr. Măgurele : corpul didactic 300, elevele cl I 100, cl. II 80, cl. III 60, cl. IV 50, cl. VI, VII şi VIII 100 lei); total 690
Corpul profesoral al şc. normale de fete din Tr. Măgurele 180
Profesoarele şi elevele gimnaz. industr. din Tr. Măgurele 155
Prof. gim. industrial de băeţi din Tr. Măgurele 350
Ofiţerii şi subofiţerii reg. 15 Art. 890
Ofiţerii şi subofiţerii C. R., Tr. Măgurele 189
Funcţ. Camerei de Comerţ (Tr. Măgurele) 130
Camera de agricultură a judeţului Teleorman 500
Prin lista de subscr. nr. 842 încredinţată prefecturei jud. Cahul s'a subscris 270

Ofiţerii cadre şi elevi ai şc. de aplicaţie a artileriei din Timişoara înaintează 4 tabele, pe divizii, cu sumele celor cari au binevoit să subscrie, după posibilităţile fiecăruia, cu sume cari variază între 5—100 lei, după cum urmează :

Lt. col. Manoil 100
Ofiţeri cadre 490
Cpt. Nestorescu 20
Lt. Zamfirescu 100
Lt. Patraulea 20
Lt. Brezeanu 50
Divizia I-a :
Sublocotenenţii :
Pârvan 30
B. Mihail 40
Georgescu I. I. 20
C. Zaharia 50
Teodorescu Oct. 20
Teodorescu J. 20
Băleanu D. 50
Coleş Petre 40
D. L. 20
Cipiani M. 40
Diaconescu D. 20
Eug. Ionescu 20
Ionescu A. C. 30
Calotescu Gh. 20
Chitic V. 20
Mihărlescu Gh. 20
Negulescu A. 20
Andronache N. C. 20
Antonescu Cornel 20
Botu Al. 50
Buţan Aureliu 40
Coca Iulian 20
Constantinescu Petre 20
Constantinescu C. 10
Ene M. Ştefan Gh. 10
Guran Eug. 10
Ionescu C. 20
Lupu Tiberiu 20
Mihalceah C. 20
Silveanu I. 20
Ştefănescu C. 20
Sulă Paul 20
Toma I. 20
Adam Panait 10
Ciufu D-tru 20
Dumitrescu Gh. 5
Ionescu I. 10
Puppa I. E. Narcis 30
Voicilă A. Procopie 20

Dacă *Vecinul Dv.* are...



O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteți avea și Dv.

„STEAUA ROMANA"

SOCIETATE ANONIMA PENTRU INDUSTRIA PETROLEULUI

CAPITAL SOCIAL 1.000.000.000

RAFINERIA CÂMPINA

CAPACITATE DE LUCRU CIRCA 1.000.000 TONE ȚIȚEI PE AN. — FABRICĂ DE ACID SULFURIC LA CAMPINA

PRODUSELE:

Bnzină Farmaceutică. — Benzină ptr. automobile și motoare. — Petrol Reglementar Washington și White Spirt. — Motorină pentru motoare „Diesel".—Păcură pentru ars și pentru uns căruțe etc.

Instalațiuni de rezervoare și de export

CONSTANȚA. — GIURGIU. — BUDAPESTA. — SALONIC

Pentru comenzi în interiorul țării a se adresa la:

„DISTRIBUȚIA" s. a.

PTR. DISTRIBUIREA PRODUSELOR PETROLEULUI

BUCUREȘTI

STR. GENERAL BUDIȘTEANU, 11 — Telefon 3.38-10

Agenții în toate orașele mari din lume

Divzia II-a. Sublocotenenţii :
Angelescu A. M. 100
Apostolescu Romulus 100
Beldescu N. 100
Bogdan Gh. 100
Cărăuşu I. 100
Cojocaru I. 100
Cornescu Adrian 100
Delelici C. 100
Florea Gh. 100
Fodroeanu Mircea 100
Georgescu Al. 100
Glatz Radu 100
Gruionu Ilie 100
Ivan C. 100
Jiroveanu V. 100
Chivu I. 100
Lascu C. I. 100
Lămătic V. 100
Luculescu Oct. 100
Morăreanu I. 100
Panaitescu Gr. 100
Pop D. 100
Popovici Gh. 100
Romanescu I. 100
Sandu I. 100
Săvulescu Emil 100
Stăncescu Al. 100
tŞefănescu Cr. 100
Teodoru Lucian 100
Tiabur Valentin 100
Toader I. 100
Ungureanu Virg. 100
Varzari Boris 100
Voicilă Ilie 100
Hajdeu Titus 100
Inculeţ Th. 100
Marinescu St. 100
Popescu Aurelian 100
Soltuz I. 100
Lt. Ghiorghiu Gh. 100
Divizia III-a. Sublocotenenţii :
Arbore C. 20
Botez Al. 30
Boureanu Al. 10
Bucur Lazăr 10
Burchi Leon 10
Calcăntraur Gh. 10
Chiaburu C. 15
Căjvăneanu Th. 10
C-tinescu Anton 20
Cristescu P. 10
Cruţescu Mircea 100
Dorneanu Gh. 10
Dimitriu St. 10
Fedra Ervin 10
Foarfecă N. 20
Galeriu Sorin 20
Giurgea St. 20
Gromăcă Boris 20
Hobincu V. 10
Heliade N. H 20
I. Gh. Leonida 20
Ionescu Damian 10
Luţescu Iulian 20
Maior Paul 20
Mihalache St. I. 20
Mojoiu P. Jean Jaques 20
Nistor N. Gh. 20
Oprea V. 20
Popescu Al. 20
Solniţaru V. L. N. 10
Vrânceanu Gavr. Romulus 20
Zotica V. 20
Baltag N. 10
Buzea N. 10
Crăciunescu M. I. 10
Divizia IV-a. Sublocotenenţii :
Biciu C. 20
Boerescu Gh. 10
Buruiană Scarlat 10
Dinu Ristea 10
Dragomir C. 10
Eberwein Eug. 10
Ilascu Gh. 10
Iliescu Emilian 10
Ionescu Aristotel 20
Lobel N. 10
Marin D. 20
Mlădinescu Th. 10
Nathescu C. 10
Paiu I. Lucian 10
Panaite Mircea 30
Popescu D. 20
Popescu P. D. 10
Predescu Mircea 20
Staicu Valentin 10
Stoica Fl. 10
Stoica Eug. 10
Untaru N. Dumitru 10

Pe l'sta nr. 593, încredinţată d-lui Gr. Tăşcovici, dir. sucursalei B. R. din Constanţa s'a subscris către :
Româno-Americană 5.000
Richard Streiu 5.000
Dreyfus 5.000
Concordia 5.000
Sucursala ag de vapoare George Basi & Fii 2.000
Orex s. c. r. l. Milie 2.000
Sucurs. comp. Contin-export 2.000
Steaua Română 2.000
Bursa de Mărfuri 2.000
Bunge 5.000
Frumentum s. a. r. 1.000
Vitea (Cernăuţi) 1.000
D. G. Hurmuziadi & Fii 1.000
Askitopoulos-Rousso 1.000
Balian & Co. 1.000
„Agrarul" 500
Herşcu Grinberg (Burdujeni) 500
Prorexscu 500
M. Lewithal 500

Pe lista nr. 2214 au subscris :
D. Lega 1.000
Duciu Lega 40
I. Iancu 40
D. Mihalcea 40
M. Rosenberg 40
V. Constante 20
Gr. Antonescu 20
C. Vizitiu 20
Anton Maka 20
Gh. Neagu 20
Stan D. 20
Tudor N. 20
C. Alexandru 20
I. Gruescu 20
Tănase Caracaş 20
I. Neagu 20
N. Remetea 20
Gh. Gealatu 20
12 distrbuitori din serv. Kefirul Lukianoff-loco 240
20 fermieri lăptari din Com. Dobroeşti 400
11 lăptari din com. Brăiloi 220
Prof. şc. normale de băeţi din Năsăud 64
Lic. comerc. „Regele Carol I" Constanţa : (cl. V-a 35, cl. VII-a 270, profesorii 360) ; total 675
Elevii şi prof. gimnaz. C. F. R. din Lipnic-Soroca 710
Idem, gimnaz. industr. din Casota-Buzău 356
C. Satmari, primul preşed. al Trib. Bălţi 100
Prin lista nr. 1253, încredinţată primăriei Văscăuţi-Storojineţ 50
Prof. lic. comerc. „Kreţulescu" Bucureşti 60

Din partea soc. Aquila Româno-Americană (Buc.) au subscris :
Ing. Nic. N. Ştefănescu 100
Ing. A. Ştefănescu 50
Ing. Al. Pâslariu 100

Prin listele nr. 1658 şi 1661 încredinţate d-rei Florica Vasiliu din Câmpina s'a subscris suma de 3840 lei, de către :
Elena Paliuc 100
D. Ghiorghiu 40
Farmachi C. 100
M. Voicu 100
K. K. 20
Nic. Boem 100
Liliana şi Victorel Ticău 100
D-na ing. Prodron 100
D-na ing. Manuchievici 100
Lulu Pandrea 30
D-na Elena Chirică 20
A. B. 50
I. E. 50
D-na Arend 100
D-na Fl. Secca 30
P. 40
Gh. 20
M. Meţianu, Buc. 40
Vasile C., Buc. 40
Horezeanu C-tin, Buc. 40
Dimitriu Radu, Buc. 20
Avocat Jerovici, Câmpina 200
D. S., Câmpina 200
I. Vâlsănoiu, Moloeşti 100
I. Grigorescu, av. Filipeştii-Târg 100
Ion N., Moreni 100
S. N., Moreni
S. N. Stroilescu, Moreni 100
Gh. N. Stroilescu, Moreni 100
Dumitru N. Gh., Moreni 100
Petre Irimescu, Moreni 100
Gh. Savu, Moreni 100
T. Câmpeanu şi N. Bârsan, Moreni 100
Nae D. Anghelin, Moreni 400
Călăraşu, Moreni 500
Vasile I., Moreni 100
Marita Tudorache, (Stavropoleos) 100
Ada Ghimescu, Bucureşti 20
Lt. Carp, şc. polithechnică Buc. 20
Nic. Brăiloiu, şc. politehnică Buc. 20
Lt. Munteanu, şc. politehnică Buc. 20
Lt. Dobrescu I., şc. politeh. Buc. 20
Moldoveanu, şc. politehnică Buc. 20
Ghiorghiu D. şc. politehnică Buc. 20
Constantinescu, şc. politeh. Buc. 20
Prin lista nr. 306 Agenţia N. R. R. Giurgiu 500
Prin listele nr. 9 şi 10 1.906

Prin lista nr. 2083 s'a subscris lei 25.000, de către A. C. R. R. din Bucureşti şi membrii săi după cum se notează mai jos :
A. C. R. R. 20.000
Ion I. Mitilineu 1.200
Th. Palady 200
Lt.-col. N. Drăghici 200
Paul Steriad 200
Rafael Halfon 500
Gh. Dumitriu 500
Col. C. Duca 200
Olchovsky 500
Const. Bursan 500
L. Noel 500
T. A. Davila 500

Personalul „DISCOM"-ului, atât cel din Centrală, cât şi al sucursalelor şi agenţiilor din ţară, a subscris pentru mărirea fondului necesar construcţiei noului vas-şcoală „MIRCEA" suma de lei 23.210, după cum urmează :
Personalul central din Capitală :
G. Crăciun 1.000
S. Slavian 400
Col. Gh. Brătescu 300
A. Pontbriant 200
Al. Coşoiu 200
Gh. Tomescu 100
H. Spirescu 100
A. Grecescu 100
Al. Zamfirescu 100

F. Grossu
L. Strajeru 100
A. Straja 100
I. Patrulius 100
I. Briefer 100
D-na R. Mikes 60
D-na A. Dumitrescu 50
D-ra A. Horenstein 50
D-ra H. Schmitzer 60
C. Theodoride 60
I. Livianu 50
S. Selim 40
A. Popovici 50
A. Buzdugan 40
C. Theodorescu 20
I. Pârvu 20
Sucursale și agenții :
Sucursala Iași 450
Agențiile :
Bacău 420
Baia 290
Bălți 740
Botoșani 470
Cmpulungul Moldovenesc 530
Dorohoi 550
Hotin 170
Lăpușna 275
Orhei 250
Roman 400
Rădăuți 320
Soroca 160
Suceava 160
Storojineț 900
Tecuci 220
Tighina 510
Tutova 145
Vaslui 180
Cluj 590
Brașov :
Cpt. Barbu Ion 100
Chiș Francisc 50
Durgheș Stela 50
Keresstes Mihail 50
Gal Gheorghe 50
Godeanu I. 20
Popescu Florea 50
Lepădatu C-tin 50
Duinea D-tru 40
Masgareanu Tudor 50
Seitan Nicolae 20
Römer Otto 50
Stinghe Gh. 50
Băncilă N. 50
Bobeș C-tin 100
Frentiu L. 50
Latica Ioan 20
Sighet :
Mișu Liber 100
Adalbert V. 60
Iosif Kovacs 40
Katalin I. 30
Gabriella Davidovici 30
Ilie G. 40
Petcu Lupu 40
Ionică D. C-tin 30
Iosif S. 20
Sighișoara :
Dr. E. Fiala 50
Achim Buta 20
Petre Herescu 20
Rudolf Ungar 20
Mihail Solomon 20
Stanciu Lazăr 20
Carol Leonhardt 15
P. Vestemean 15
Köllö Ștefan 15
Xantus J. 15
Mauriciu Bercovits 20
Sever Chețean 10
Lupu Gh. 10
Jean Toma 10
Carol Rotter 30
Eugenia Mureșan 30
Teodor Stegăroiu 20
Ioan Gatea 20

Silviu Handrea 20
Aurel Costea 20
Petre Rusu 20
Ioniță Mara 20
Ioan Birilă 20
Sălaj :
Lazăr Rudolf 30
Dej :
Victor Szekely 50
Alba-Iulia :
Crișan Gavrii 200
Cirlea Oscar 40
S. Ludovig 20
Weinberger S. 20
Lugoj :
Szende Arthur 100
Iragodan Rusaliy 50
F. Francisco 50
Farcaș C-tin 50
Imbroni Gh. 20
Springer Leopold 30
Seculici Ion 30
Laslo Gheorghe 30
Licht Izidor 50
Farcaș C-tin 50
Nicoară Teodor 20
Buleja Ștefan 10
Timișoara :
N. Șerbănescu 100
M. Cornea 50
Al. Loschner 50
H. Iancovici 50
V. Rodeanu 30
M. Lăzăresc 30
Untereiner Nic. 25
Szanto Em. 20
Goldschmidt Al. 20
Lind Anton 20
Kaufman M. 20
Rancov Petre 30
Issack Lepold 20
Birnstiel Fr. 20
H. Carol 30
P. Hugo 50
Gänger Christ 20
Betsch Kiss 20
Sf. Gheorghe :
Ilie Tudorică 100
Iolanda Comănicii 100
Elisabeta Pargi 20
Elisabeta Danciu 20
Iosif Danciu 20
Sebastian Stegătoiu 50
Elefeterie Bărbulescu 40
Agenția Oravița :
Ștefan Oprea 60
Elena Oprea 40
Odorheiu :
Traian Mircea 100
Biro Gabriel 100
M. Ladislav 20
Tintu C-tin 20
Vintilă I. 20
C. Iosif 20
I. Josef 10
P. Carol 10
S. Gavril 5
D. Ștefan 5
Anton Bogdan 5
F. Francisc 5
G. Alexandru 5
K. Grigore 5
Tg.-Mureș :
Friedmann Josif 60
Sibiu :
Pantazopol Emil 200
Turda :
Morariu Iuliu 50
Bistrița :
Ioan Bidner 100
Mierc.-Ciuc :
Paul Anca 40

Mauriciu H. 10
Ioan Schneider 10
Andrei C. 10
Grigore F. 10
Emeric Pap 10
Satu Mare :
Samuil Holzmann 200
Alex. Chirlenfi 50
Făgăraș :
D-tru Lăzărescu 100
N. Ludu 40
Marin Bănculescu 40
Ion Boac 40
D-tru Gălbincea 40
Gh. Florea 10
Dobre Vlad 20
Anonim 10
V. Munteanu 10
N-lae Ludu (comerc.) 40
Gh. Alex. idem 20
Dănilă Haupt idem 40
Oscar Eisenburger idem 20
Ioan Dumitru-liberar 30
V. Balas-comerciant 20
Neuman Scharlt idem 20
Oradea :
P. M. Marian 100
Deva :
Mircea Oprea 100
Ladislau Mahler 50
C. Georgescu 20
Gh. Furdui (Ilia-Hunedoara) 40
Avocat Septimiu 40
Ludovig B. 20
Lugojanu P. 20
Nițu Malai (Hunedoara) 40
I. Bocănescu (primar com. Brad-Hunedoara) 40
Ana Bilea (Ilia-Hunedoara) Arm. Gal. comerc. în Deva 50
C.-Albă :
Leo Mahalnicov 100
O. Davidovici 50
A. Ciobanu 50
V. Gaino 50
V. Suflet 20
N. Zecțer 20
G. Dotenco 5
F. Liscovetchi 5
L. Esse (Tătărăști) 200
K. Steinuc 200
G. Ceaplic 200
Mehedinți :
D-tru N. Hoara (Strehaia) 100
Gh. Bora (Dobra) 50
I. M. Micu (Flămânda) 50
I. R. Dulamă (Peri) 50
Gh. Puiu (Cușmir) 100
Gh. Gh. Predescu (Florești) 50
H. Toboiu (Smadovița) 50
I. Schiligiu 20
V. Cățan 20
V. Ianculescu 20
A. Popan 20
Gh. Bădescu 100
Angela Rotoroșanu 100
I. Crăciunescu 20
I. Filimon 40
Ioan D. Conobi 20
D. Tomescu 10
C. Cioabă 10
(toți din T.-Severin) 50
Tg.-Jiu :
Colonel C. Alexandrescu 100
Alex. Marcus 40
D-tru Glagoneanu 20
Aurel Andronache 20
Gr. Vintilă 20
Pantelimon Trepăduș 20
Gh. Stuparu 20
Gh. Comănescu 80
I. Zarilă 60
I. Busuioceanu 80
V. Sburlea 60

Alex. Baltă	40
Mih. Marcu	80
D-tru Popescu	880
David Haşescu	80
Ştefan Kovacs	50
Balint	40
A. Tâmplaru	40
Iuliu (?)	40
I. Anghel	40
Irimis Marian	20
I. Bucur	20
Craiova :	
V. L. Imescu	200
M. Marinescu	100
C-ţa Băicoianu	50
S. Elias	50
M. Oprişoreanu	50
D. Pingaru	50
D. Bădescu	30
M. Stoian	30
I. Dan	30
Brăila :	
Aurel Glücklich	100
I. Marcovici	20
S. Crăcănescu	20
L. Grünbam	20
Magdalena Moldoveanu	10
Z. Klein	10
Ath. Georgescu	10
C. Vidovici	10
I. Hirschenbein	10
C. Ciobanu	10
M. Tuplea	10
N. Fulea	10
Radu Gură (Cireşu)	40
Gh. Ichimescu (Movila Miresii)	40
Ion Dănuţă (Viziru)	40
C. Georgescu (Agano)	40
Târgovişte :	
Al. Babocanu	100
I. Staicu	50
N. Popescu	30
B. Friedmann	20
N. Mateescu	20
V. Goran	20
Gh. (?)	20
Gh. I. Dumitra (Priseaca)	10
Al. Niţescu (Priboiu)	20
Enache Onă (Bilciureşti)	20
Josif Georgescu	40
C. Grigorescu (Runcu)	30
Teleorman :	
Florea Leţu (Roşiorii-de-Vede)	20
D-tru Rapanovici (Alexandria)	20
Dem. Gh. Dobrescu (Zimnicea)	20
Maria V. Grasu (Salcia)	20
Al. Mareş-T. Măgurele	20
F. Turcaş	10
N. Ionescu	20
Alex. Dobrescu	10
D. Dumitrescu	10
Câmpulung-Muscel :	
D. Georgescu	40
D. Gănescu	20
Gh. Niţu	20
I. Georgescu	10
C. Chelcea (Boteni)	40
Gh. Barbu (Călineşti)	40
I. Petrică (Domneşti)	40
I. Dragomir (Voineşti)	20
I. Fianu (Valea Mare Pravăţ)	20
N. Stroe (Voineşti)	20
Depozitele de distribuţie din Capitală :	
Dep. nr. 1 :	
G. Paraschivescu	100
Bordea	20
Stegar	20
Z. Salomonovici	20
Agojian	20
Halfon	100
Krainic	20
Negreanu	20
Depoz. nr. 2 :	
I. Anghelescu	100
C. Popescu	130
C. Ionescu	50
V. Rusu	20
M. Niculescu	50
Kostolaski	100
Romanescu	20
Hornstein	20
I. Negreanu	30
C. Talpă	20
M. Rozea	20
Herşcovici	20
Biuroul :	
Grigore Grigorescu	200
M. Nisipeanu	20
P. Keller	20
Reiss	20
St. Taşcă	20
C. Dumitrescu	20
I. Pârvu	20
D. Caprianu	20
Grimberg	20
Wimkler	20
Comandantul şi echipajul vaporului „CARPAŢI"	696
Pers. soc. Steaua Română (departamentul producţiei Teleajen)	380
Direcţiunea Minelor Petroşani	1.000
Ing. T. Timoc (Petroşani)	200
Cassa de Păstrare Soc. Petroşani	100
Diverşi din Petroşani (lista nr. 1136)	300
Prin lista nr. 16 încredinţată d-rei Mia Coandă (Buc.)	1.500
Prin lista nr. 2240 încredinţată Creditului Minier au subscris :	
Creditul Minier	4.000
Dir. g-l M. Constantinescu	1.000
Secr. g-l Manoliu-Albu	300
Dir. contab. I. Enăchescu	300
Av. C. Bosianu	500
Av. G. Antonescu	200
Dir. Macri I.	300
Ing. Ov. Erbiceanu	300
V. Raţiu	200
Cezar Tocarian	200
Ing. B. Ovid	200
A. Mihale	300
A. Cruceanu	200
Dr. P. Verzariu	200
Ing. G. G. Antonescu	200
V. A. Rădulescu	200
D-na şi d-l Emil Idieru (Buc.)	100
Primăria Odorheiu (lista 1115)	100
Funcţ. perc. circ. VII-a fiscală Bucureşti	85
Şcoala de aplicaţie a inf. Sibiu (lista 65) :	560
Of. elevi div. I-a	400
Div. II-a	400
Div. III-a	170
Div. IV-a	330
Div. V-a	400
Total	738.365
Subscrieri anterioare	2.083.780
Total general	2.882.115

Comtetul central al L. N. R. aduce şi pe această cale recunoscătoare mulţumiri tuturor donatorilor şi roagă în acelaş timp pe toţi acei ce doresc a contribui la înfăptuirea acestei opere naţionale, să-şi trimită obolul — oricât de modest — (lozinca fiind „CÂT DE PUŢIN, DAR DELA TOŢI") pe adresa LIGII NAVALE ROMÂNE str. Eg. Carada nr. 7 Bucureşti.

REDACTIONALE

G. G. Sulina. — «Cartea poştală» e mai mult un cântec de... amor. Iar «Amurgul» cu soare dogoritor şi totuşi străbătut de reci fiori şi cu broscoi baritonaţi, e prea modernă. Redăm totuşi două strofe :

Bolta de cenuşe caldă cerne noapte, cerne pace...
Vitele răsar din stufuri ,isgonite de ţânţari...

Şi pe mare abia se vede cum vâslesc câţiva pescari,
Aducând în lotca neagră prada strânsă din carmace.

S'a'noptat. Pe'ntinsul mării, sunete de sărbătoare,
Cristalin, sboară pe unde dintr'un clopot de metal ;
Este vechea geamandură, ce-a săltat încet pe un val
Şi-a trezit cu glasu-i rece stelele tremurătoare.

G. G. — SULINA

DE ZIUA NUMELUI

Nu uitați pe acei ce sunt departe!

TELEFONAȚI MAI DES

O convorbire telefonică de câteva minute este o mare mângâere pentru ei.

câteva cuvinte spuse la telefon îi fac mai multă plăcere decât orice altă atenție.

Procurați celor ce vă sunt dragi câteva clipe de adevărată bucurie. Chemați-i la telefon! Numai cine cunoaște durerea despărțirii de rude și prieteni — înstrăinarea — poate să înțeleagă ce înseamnă să auzi la telefon vocea acelora de cari vă despart sute de kilometri, uneori chiar mări și țări.

„REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" și „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		DACIA II	ROMANIA III	DACIA II	ROMANIA III	REGELE CAROL I II	ROMÂNIA III
		Linia II	Linia III						
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 22	Luni ora 23	9/VIII	16/VIII	23/VIII	30/VIII	6/ IX	13/ IX
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	11 „	17 „	25 „	31 „	8 „	14 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	12 „	18 »	26 „	1/ IX	9 „	15 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	12 „	19 »	26 „	2 „	9 „	16 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	21 „	—	4 „	—	18 „
	Plec.	—	» » 11	—	21 „	—	4 „	—	18 „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 17	—	21 „	—	4 „	—	18 „
	Plec.	—	D-că » 11	—	22 „	—	5 „	—	19 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „
	Plec.	» » 12	Marţi » 16	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „	21 „
HAIFA	Sos.	Luni » 10	—	16 „	—	30 „		13 „	—
	Plec.	» » 24	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—
BEIRUT	Sos.	Marţi » 6	—	17 „	—	31 „	—	14 „	—
	Plec.	» » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „	—
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	19 „	26 „	2/ IX	9 „	16 „	23 „
	Plec.	» « 15	» » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „
ISTANBUL	Sos.	V-r i » 17	V-ri » 17	20 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „

ITINERARIUL LINIEI : DUNĂRE — CONSTANŢA — EGIPT — PALESTINA

PORTURI DE ESCALA		Sosiri	Plecări	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ
GALATZ		—	7 h.	29/VI	18/VII	6/VIII	26/VIII	13/IX
SOULINA		17 h.	—	29 „	18 „	6 „	26 „	13 „
		—	19 h.	29 „	18 „	6 „	26 „	13 „
CONSTANŢA		6 h.	—	30 „	18 „	7 „	27 „	14 „
		—	12 h.	2/VII	21 „	9 „	29 „	16 „
ISTANBOUL		15 h.	—	3 „	22 „	10 „	30 „	17 „
		—	15 h.	3 „	22 „	10 „	30 „	17 „
ALEXANDRIE		18 h.	—	7 „	26 „	14 „	3/IX	21 „
		—	12 h.	10 „	29 „	17 „	6 „	24 „
PORT-SAID		8 h.	—	11 „	30 „	18 „	7 „	25 „
		—	17 h.	12 „	31 „	19 „	8 „	26 „
JAFFA (fac.)		16 h.	—	13 „	1/VIII	20 „	9 „	27 „
		—	20 h.	14 „	2 „	21 „	10 „	28 „
HAIFA		6 h.	—	15 „	3 „	22 „	11 „	29 „
		—	20 h.	16 „	4 „	22 „	12 „	30 „
IZMIR (fac.)		9 h.	—	20 „	8 „	27 „	16 „	4/X
		—	18 h.	20 „	8 „	27 „	16 „	4 „
ISTANBOUL		10 h.	—	21 „	9 „	28 „	17 „	5 „
		—	10 h.	21 „	9 „	28 „	17 „	5 „
CONSTANTZA		12 h.		22 „	10 „	29 „	18 „	6 „
		—	20 h.	23 „	11 „	30 „	19 „	7 „
SOULINA		6 h.	—	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „
		—	9 h.	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „
GALATZ		19 h.	—	24 „	12 „	31 „	20 „	8 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

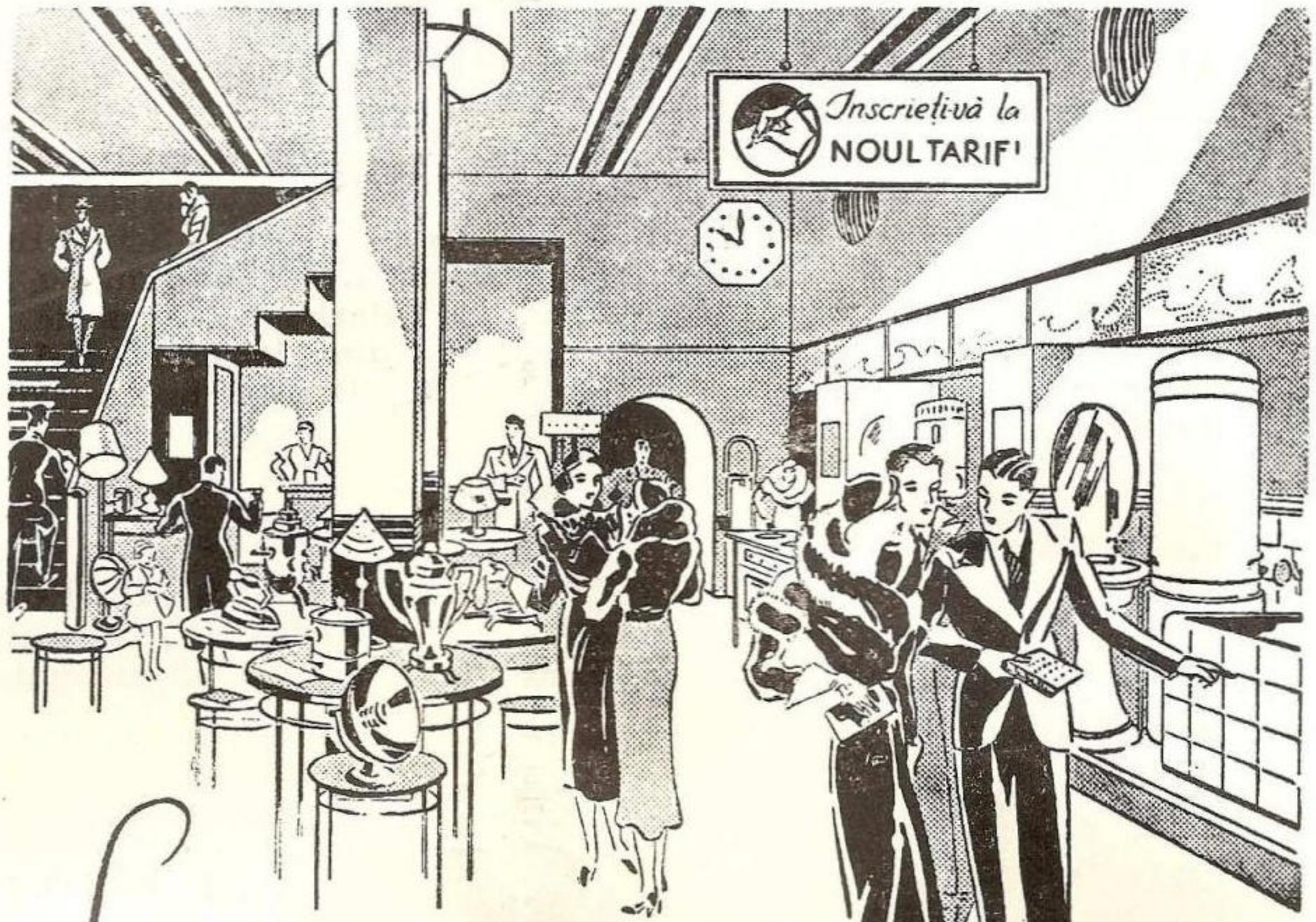
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC



Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricei. VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

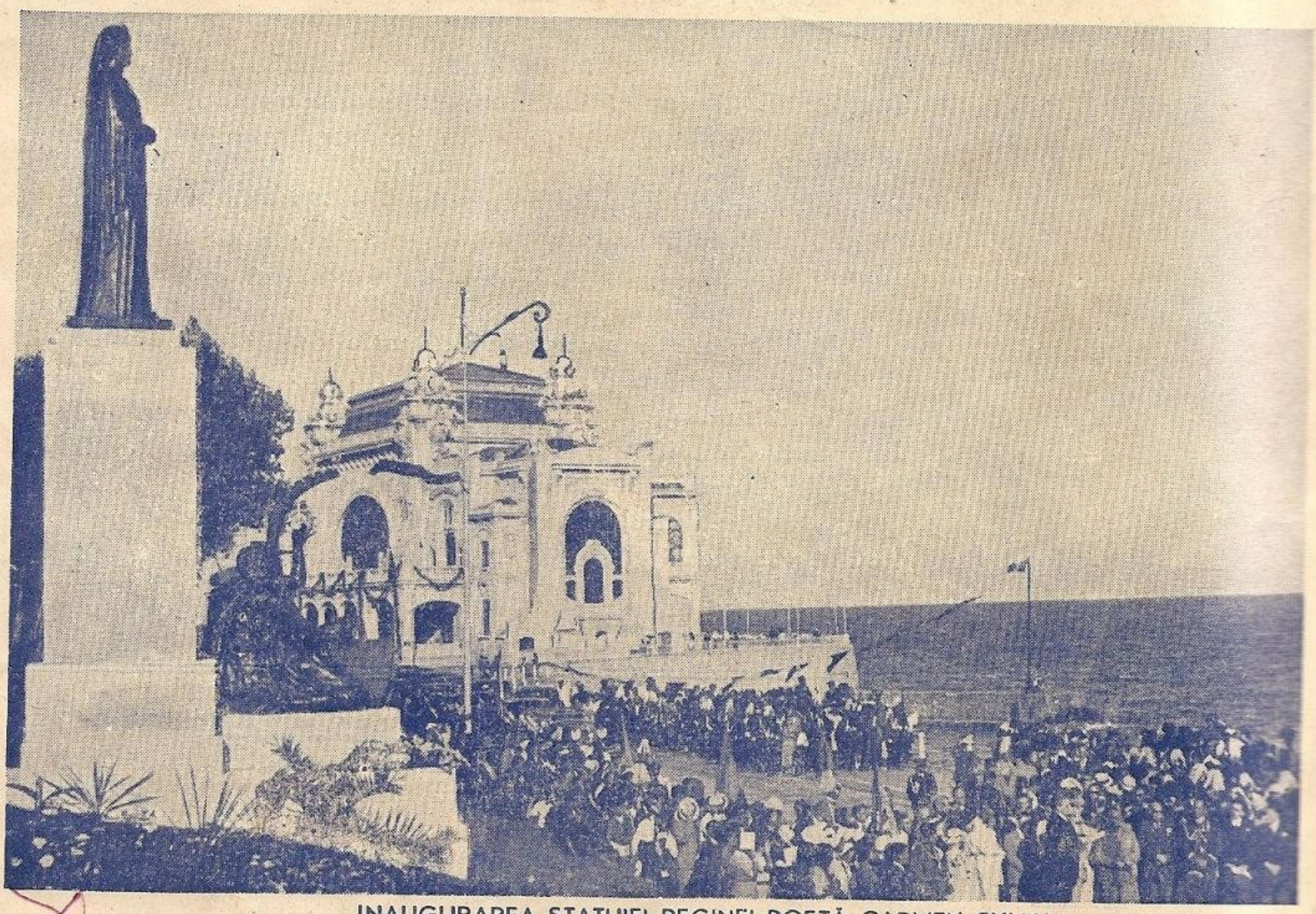
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 5.25.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREŞTI

Preţul Lei 35.—

MAREA NOASTRA



INAUGURAREA STATUIEI REGINEI POETĂ CARMEN SYLVA

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă."

No. 9. — ANUL VI
SEPTEMBRIE 1937

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 9

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Sept. — 1937

CUPRINSUL:

Red. Anii de jale au trecut! . . . . . pag. 181
Cpt. Alexandru Martac: Problemele Mediteranine „ 182
Cpt. Cristescu: Călătoria N. M. S. „Regina Maria“ în Anglia . . . . . „ 183
*** Ziua Marinei . . . . . „ 188
V. Vladâkin: Ocolul Deltei în Caiac . . . . . „ 199
Cpt. Trandafirescu: Invitaţi la bord . . . . . „ 200
Lilla Giuşcă Speranţia: In adâncimi de mări . . . „ 202
Nicolae T. Cristescu: Cântece; E moartă marea; Sulina. . . . . „ 202
Teodor Rosen: Valurile . . . . . „ 203
Nic. Ţigănuş: Plecarea din colonie . . . . . „ 203
*** Rezultatul concursului . . . . . „ 204
Norina Dumitriu: Viaţa trăită într'o colonie la malul mării . . . . . „ 205
*** Serbările nautice dela Mamaia . . . . . „ 208
*** Blestemul Vrăjitoarei . . . . . „ 210
Din toată lumea . . . . . „ 111
Informaţii-Noutăţi . . . . . „ 213
*** Rezultatul apelului făcut de „Ziua Mării“ „ 218
*** Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea“ . . . . . „ 220

Preţul abonamentelor pe un an;

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă
FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — CALEA VICTORIEI „ 20 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnica, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Baciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7,* 10% reducere la încălţăminte.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUĂ	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.10 şi soseşte în Bucureşfi la ora 10 precum şi cu trenul de percnane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6.46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Anii de jale au trecut!

Din ziare şi din rezumatul publicat în acest număr, s'a văzut cum au decurs serbările marinei la Constanţa, în prezenţa M. Sale Regelui, Augustul nostru Preşedinte. Noi ne vom mulţumi ca pe marginea celor văzute şi auzite, să scoatem în evidenţă tâlcul sublimelor clipe.

In primul rând cuvintele Regale, balsamul de încurajare şi nădejde, pe care M. Sa le revarsă în fie care an în sufletul marinarilor cari „cu eforturi mari, iraţionale câte odată, faţă de mijloacele ce li se pun la dispoziţie", au stat neclintiţi la datorie, în aşteptarea unor vremuri mai bune.

M. Sa încă odată a ţinut să accentuieze că „Marina **noastră a trecut prin mari greutăţi, a trecut, pot spune prin ani de jale".**

Nimic mai adevărat când ne gândim la înfăptuirile cu hopuri, cu salturi scurte, urmate de stopări, de acalmii descurajatoare până la desperare. Dar răbdarea e una din calităţile marinarului, — „spiritul Mircea" a susţinut pe marinarii noştri ; cu toată modestia trebue să recunoaştem că, cu toată lipsa de mijloace, Liga Navală a ajutat mult ca opinia publică, în special dregătorii Ţării, să se convingă că marina nu e un lux, ci o necesitate.

De azi înainte tot ce este marină s'a grupat sub o conducere unică, sub un singur minister, care **„e chemat să întărească şi să desvolte marina noastră aşa cum am conceput-o Eu ca un ORGANISM UNIC DE PROPĂŞIRE NAŢIONALĂ"**, *sărbătorindu-se pentru prima dată* **„marina unificată a Ţărei Româneşti".**

In ziarul „Universul" singurul susţinător al marilor cauze naţionale, s'a scris : „azi sărbătorim Marea şi Dunărea noastră, dar mai ales pe vitejii lor cutreerători, pe marinarii noştri dragi, cari, vrednici urmaşi ai pânzarilor lui Ştefan cel Mare şi Mircea cel Bătrân, şi-au arătat iscusinţa şi voinicia, atât pe Dunăre, cât şi în largul Mărilor şi Oceanelor".

Majestatea Sa, în înalta-I înţelepciune, întăreşte acest adevăr cu lapidarele cuvinte : **„şi nu este serbarea Marinelor, ci este SERBAREA MARINARILOR",** *fiindcă ei sunt sufletul şi viaţa marinei materiale ; ei au ştiut şi în timp de pace, şi în război, să lupte, nu numai cu elementele şi duşmanii, dar şi cu nerecunoaşterea nici a folosului marinei, nici a valoarei lor ; ei au răbdat în tăcere. Un singur exemplu : aiurea navele îmbrătrânesc şi sunt scoase din serviciu mai de vreme ca ale noastre, — fiindcă atât personalul nostru pe punte, cât şi cel de maşină le-au întreţinut nu cu pituri obişnuite, ci cu sudoarea lor, cu sângele lor. Numai la noi navele sunt asigurate comandanţilor, iar nu unor societăţi de asigurare.*

M. S. Regele Carol II Preşedintele activ al Ligei Navale Române.

Vestea sosirei celor două pasagere „Transilvania" şi „Basarabia", a comenzii a încă 4 cargoboate, a întemeerii unui şantier, dar mai ales a construirei nouei navevăşcoală cu pânze şi motoare „MIRCEA" şi a bazei navale cu cari M. Sa a încheias cuvântarea sunt darurile aduse marinarilor Săi, de care **„sufletul Său este atât de puternic legat şi pe a Cărui grije marinarii pot conta în orice clipă".**

Cuprinşi de adâncă emoţie şi veneraţie, toţi marinarii, toţi cei din jurul Ligei Navale strigăm :

Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol II, marele îndrumător şi ocrotitor al marinei şi al marinarilor !

PROBLEMELE MEDITERANIENE

Căpt. ALEXANDRU MARTAC

De mai bine de doi ani chestiunile Mediteraniene sunt mereu la ordinea zilei. După tensiunea anglo-italiană din Mediterana, cauzată de războiul din Abisinia, hotărîrea Turciei de a remilitariza strâmtorile, acordarea independenței Egiptului și revolta arabilor din Palestina, războiul civil din Spania cu intervențiile mai mult sau mai puțin directe ale marilor puteri-navale căutând să pună piciorul în această țară, iar altele luptând pentru menținerea statului-quo, se pun o serie de noui probleme pentru țările cari au interesul să-și mențină poziția lor de până acum în Mediterana și în special pentru Anglia și Franța.

*

Până acum atât opinia publică cât și conducătorii țării noastre nu au dat importanță chestiunilor Mediteraniene, țara noastră neavând interese directe de apărat în această mare — nefiind riverană și neposedând colonii — și neavând nici intențiunea de a disputa cuiva libertatea de navigație prin această mare.

Politica noastră navală de până în prezent nu a avut ca obiectiv decât asigurarea liniilor noastre de comunicații din Marea Neagră, între Sulina și Constanța și între aceste porturi și Bosfor, precum și menținerea libertății de navigație prin Strâmtori.

Aceasta, deoarece până la ultimele evenimente nu se pusese încă problema libertății de navigație prin Mediterana atât în timp de pace cât și în timp de război.

Este drept că chiar dacă problema s'ar fi pus nu am fi avut posibilitatea să contribuim cu ceva la rezolvarea ei.

Acum când se întrevede posibilitatea ca în cazul unui conflict, libertatea de navigație prin Mediterana să fie amenințată și chiar de unul din riveranii acesteia, se pune și pentru țara noastră această problemă.

In timp de pace cea mai mare parte a comerțului nostru maritim — care este jumătate din întreg comerțul țării — se face cu porturile din Mediterana, sau utilizează drumul Mediteranei prin Gibraltar spre Occident. Porturile noastre sunt deasemenea utilizate de țările din nord-estul Europei (Suedia, Norvegia, Polonia, Cehoslovacia și Țările Baltice) ca porturi de tranzit pentru comerțul lor cu țările din bazinul Mediteranian.

In cazul unui conflict european la care am fi obligați a lua parte, singura cale de comunicație cu aliații noștri probabili din occident, este pe mare și anume pe Marea Mediterană.

Interesele noastre în Mediterana vor fi deci totdeauna aceleași cu ale puterilor cari luptă pentru menținerea libertății de navigație prin această mare.

Este foarte important pentru noi, ca raportul de forțe care a existat până în prezent în Mediterana să fie menținut, sau cel puțin ca acest raport de forțe să nu fie în defavoarea aliaților noștri probabili.

*

România face parte acum din Înțelegerea Balcanică ai cărei membri componenți au aceleași interese maritime ca și noi. Forțele Navale de suprafață, submarine și aeriene, ale țărilor din Înțelegerea Balcanică, precum și bazele de cari dispun aceste țări în Adriatica, Egea și Arhipelag, fac din această grupare, o putere navală care poate fi chemată oricând să-și spună cuvântul în chestiunile Mediteraniene, având posibilitatea chiar să facă să se încline balanța de partea acelora cari au aceleași interese cu ale membrilor săi.

Țara noastră va putea fi pusă astfel, mai curând sau mai târziu, să ia parte activă la rezolvarea unora din problemele Mediteraniene.

*

Rândurile de mai sus au fost scrise la sfârșitul lunei Iunie.

Din cauza abundenței de materie articolul de față nu a putut fi publicat decât în numărul din luna aceasta al revistei Noastre.

Ceeace consideram atunci ca o posibilitate îndepărtată a devenit o problemă de cea mai prezentă actualitate în urma ultimelor evenimente.

Torpilările vaselor de comerț și în special a tancurilor de petrol în Marea Mediterană, în Marea Egee și chiar în apropiere de gura Dardanelelor, au provocat îngrijorare în lumea noastră comercială.

Primejdia pe care o constitue pentru libertatea navigației în Mediterana, acțiunea quasi-piraterie a submarinelor necunoscute, a adus la convocarea din inițiativa Franței a conferinței mediteraniene. La această conferință au fost chemate și statele riverane la Marea Neagră, ale căror interese sunt grav periclitate de atentatele din ce în ce mai frecvente contra vaselor de comerț, cari navigă în bazinul mediteranian.

Pentru România orice atingere a libertății navigației, este de un interes vital. Dăinuirea actualei situații de nesiguranță pe Marea Mediterană amenință să paralizeze nu numai exportul nostru ci și tranzitul prin țara noastră. Primejdiile pe care le întâmpină vasele cari pleacă din portul nostru pe Marea Neagră și Marea Mediterană, deplasează tranzitul prin România al țărilor vecine cu noi, spre porturile din Marea Baltică : Danzig, Gdynia, Hamburg și Bremen.

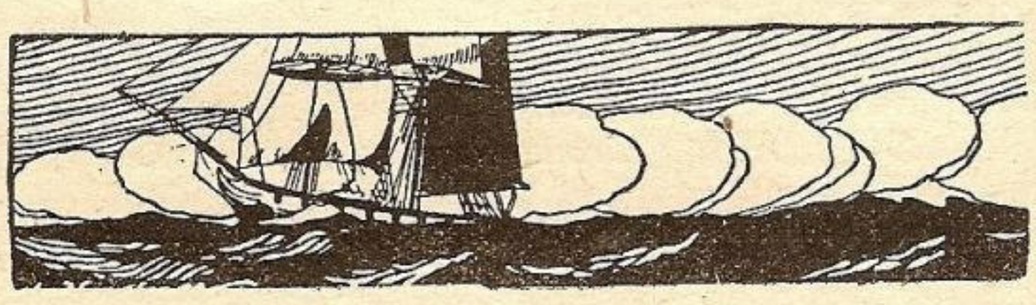
In ceeace privește consecințele pirateriilor din Marea Mediterană asupra exportului nostru de petrol, ele s'au și produs. Știrile din Constanța arată că în bazinul petrolifer local n'a mai rămas nici un tanc de petrol. Armatorii de tancuri preferă să renunțe la navlul în portul Constanța, decât să riște ca vasele lor să fie torpilate.

Sistarea exportului de petrol a cărui importanță în economia națională nu este nevoie să fie demonstrată, poate avea înrâuriri imediate și grave asupra întregii noastre vieți economice.

Prezența României la conferința mediteraniană este de aceia pe deplin justificată. Țara noastră având un interes comun cu statele mediteraniene, de a salvgarda libertatea navigației în Mediterana și Egee.

Misiunea pe care o are de susținut d-l Victor Antonescu, Ministrul nostru de externe și șeful delegației noastre la conferința mediteraniană, este de o importanță covârșitoare.

Nu știm dacă din delegația care ne va reprezenta la această conferință face parte și vre-un reprezentant al Ministerului Aerului și Marinei.



CĂLĂTORIA N. M. S. „REGINA MARIA" IN ANGLIA

ESTE cunoscut tuturor că în luna Mai a anului curent, a avut loc la Londra încoronarea Regelui George VI al Angliei.

Serbările încoronării cari au durat dela 12 la 20 Mai, s'au încheiat cu o Mare Revistă Navală, care s'a desfăşurat în baia Spithead din apropierea Portsmouthului. La această serbare au fost invitate toate ţările cari au o Marină de Război, printre cari şi ţara noastră.

Marina noastră Regală a reprezentat culorile noastre naţionale, trimiţând în Anglia, frumoasa unitate navală, distrugătorul „Regina Maria".

Nava a executat această frumoasă şi instructivă călătorie cu următorul personal:

Contra-Amiral Schmidt Victor — în misiune specială; Cpt. C-dor Roman August, Comandantul navei; Lt. C-dor Pelimon Aurel, Comandant secund; *ofiţeri la bord:* Căpitan Cristescu I. Ioan, Căpitan Ringhiopol Haralambie; Căpitan Mec. Botel Ştefan, Şeful mecanic al Forţei Navale Maritime; Cpt. Medic Ursu Ioan, medicul navei; Locot. Antonescu Theodor; Locot. Horodincă Alexandru; Locot. Sârbu Tiberiu; Locot. Costăchescu C-tin; Locot. Balaban Gh.; Locot. Holban Ştefan; Locot. Mec. Ionescu Mihai, mecanicul şef al navei; Locot. Mec. Savopol Nicolae; Aspirant Argeşeanu Şerban; Aspirant Mec. Dimancea C.; Aspirant Mec. Moscu Vasile.

33 Maeştri şi 150 Marinari.

PROGRAMUL CĂLĂTORIEI LA DUCERE

Marşul Constanţa — Portsmouth a fost hotărît să fie executat în patru etape:

— Prima etapă era Constanţa — Malta, înglobând 1036 Mile marine.

— A doua etapă era Malta — Lisabona, înglobând 1306 Mile marine.

— A treia etapă era Lisabona — Hâvre, înglobând 914 Mile marine.

— Dela Hâvre, urma ca nava să treacă canalul Mânecei la Portsmouth, cu câteva zile înaintea Revistei Navale.

PLECAREA

La 23 Aprilie, nava a fost gata de plecare. Inaintea plecării, D-l Radu Irimescu, Ministrul Aerului şi Marinei, a inspectat nava, rămânând extrem de mulţumit de pregătirea ei. După ce Excelenţa Sa a trecut în revistă echipajul navei, a ţinut următorul discurs:

DOMNULE AMIRAL,
Ofiţeri, Subofiţeri,
Marinari,

Acum 42 de ani crucişetorul „ELISABETA" şi „BRICUL MIRCEA", porneau spre Mările de Nord, pentru a lua parte ca soli ai Regatului şi Marinei Române, la inaugurarea Canalului dela Kiel.

De atunci pavilionul Marinei Militare, n'a mai fluturat dincolo de Gibraltar, iar navele noastre de război, n'au mai fost văzute decât cel mult uneori prin porturile sau pe drumurile din Mediterana.

Astăzi, distrugătorul „REGINA MARIA", porneşte într'o călătorie lungă, aproape ca aceea de acum 42 de ani, pentru a duce departe până în apele Marii Britanii, culorile româneşti şi a lua parte la o mare revistă navală pentru sărbătorirea încoronării Suveranilor Angliei, ai Suveranilor unei Ţări ilustre, cu cea mai veche şi puternică tradiţie marinărească.

Călătorii ca acestea au ajuns să fie evenimente istorice în Marina noastră, cu resurse materiale atât de restrânse şi cu nevoi de împlinit atât de numeroase. De aceia sunt mândru, că o asemenea călătorie s'a putut aproba şi organiza la scurtă vreme după înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei, ca o dovadă de solicitudinea şi atenţia ce se acordă de acest Minister, Marinei Regale, căreia şi Ministrul Vostru i-a închinat cei mai frumoşi ani ai tinereţii.

O asemenea călătorie impune un mare sacrificiu material pentru Ţară şi trebue să fim recunoscători, acelora care nu au pregetat să-l facă pentru ridicarea prestigiului Marinei noastre.

Voi, Stat-Majorul şi echipajul acestei frumoase nave, aveţi astăzi fericirea şi cinstea de a duce cu voi o fărâmitură a acestei Ţări, a patrimoniului românesc, până în mări îndepărtate şi prin multe porturi străine. Să fiţi mândri de a fi fost aleşi ca ambasadori ai Marinei Regale, pentru o înaltă şi istorică misiune, pe care trebue s'o îndepliniţi cu toată demnitatea şi protocolul marinaresc.

Vă veţi găsi în mijlocul escadrelor şi navelor străine, care vor avea ochii aţintiţi asupra voastră, asupra navei voastre, asupra pavilionului de război românesc, care reapare după 42 de ani prin acele locuri.

De aceia cer dela toţi cea mai desăvârşită disciplină, tragere de inimă şi devotament în îndeplinirea serviciului la bord şi o purtare ireproşabilă şi exemplară la uscat, prin porturile pe unde veţi face escale.

Vom reprima cu cea mai mare severitate orice abateri, care mi se vor raporta, întrucât asemenea fapte ne compromit în ochii străinilor şi Ţara şi Marina Regală.

Cer ca la bordul acestei nave, aleasă pentru o frumoasă solie, să domnească ceeace Majestatea Sa Regele Carol II-la, Inaltul nostru Protector, numeşte „Spiritul Bricului Mircea", spiritul de adevărat marinar, îndrăgostit de mare şi de nava lui.

Să fiţi la înălţimea înaintaşilor voştri de pe „ELISABETA" şi „MIRCEA" şi să nu uitaţi o clipă că sunteţi la bordul unei nave a Majestăţii Sale.

Urându-vă călătorie bună şi voioasă, să ne îndreptăm cu toţi gândul spre Augustul nostru Suveran şi să strigăm:

„Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II-lea".

„Trăiască Familia Regală".

La plecare, după ce urează tuturor bun voiaj şi-şi exprimă în acelaş timp deplină încredere în Comandantul navei, că va duce la bun sfârşit greaua misiune care i-a fost încredinţată, Excelenţa Sa este salutat cu 19 lovituri de tun.

Infine, ora plecării soseşte.

La orele 15, gornistul sună „la posturile de plecare".

Manevra de ieşire din port se execută sub privirile numeroşilor spectatori (civili, ofiţeri de marină, familiile personalului şi echipajele celorlalte nave de război din port) cari au ţinut să sublinieze astfel importanţa evenimentului.

Când ultima legătură cu pământul Patriei a fost desfăcută, prin ridicarea ancorei şi maşinile au fost puse „pe drum", o mare de glasuri într'un nesfârşit „ura" a însoţit ieşirea navei din port.

ETAPA CONSTANŢA — MALTA

După ieşirea din port, s'a făcut întâi o seamă de operaţiuni preliminare unei lungi navigaţii, după care am luat drumul către Bosfor.

Ca buni români şi buni ostaşi în pragul acestui frumos şi important eveniment, primul nostru gând s'a îndreptat către Marii noştri îndrumători şi susţinători.

In spiritul acestui simţământ s'a expediat M. S. Regelui, D-lui Ministru al Aerului şi Marinei şi D-lui Vice Amiral Bălănescu Comandantul Marinei, următoarele radiograme:

M. S. Regelui Carol II,

In momentul când părăsim apele Patriei, cu nava Majestăţei Voastre, „Regina Maria", pentru a purta pavilionul nostru alături de toate Marinele Lumii, la încoronarea Augustilor Suverani ai Marei Britanii, primul nostru gând se îndreaptă către Majestatea Voastră şi zicem din tot sufletul:

Să trăiţi Majestate.

C'Amiral Schmidt

Excelenţei Sale D-lui Ministru al Aerului şi Marinei:

Comandantul, ofiţerii şi echipajul N. M. S. „Regina Maria", îşi exprimă prin mine, în clipa plecării spre Anglia, recunoştinţa şi devotamentul lor faţă de Excelenţa Voastră — Sprijinitorul Marinei Regale.

Contr'Amiral Schmidt

Domnului Vice-Amiral Bălănescu, Comandantul Marinei Regale,

In numele Comandantului, ofiţerilor şi echipajului N. M. S. „Regina Maria", vă rog D-le Amiral, să primiţi expresiunea întregului respect şi devotament şi asigurarea că vom şti a fi la înălţimea misiunei încredinţate.

Contra Amiral Schmidt

La aceste telegrame s'au primit următoarele răspunsuri:

C. Amiral Schmidt, N. M. S. „Regina Maria",

Domnul Ministru al Aerului şi Marinei, vă mulţumeşte călduros pentru cuvintele adresate şi vă urează bun voiaj.

Din Ordin
Şef de Stat Major
Cpt. Comandor Măcelaru

C. Amiral Schmidt, N. M. S. „Regina Maria",

Domnul Vice Amiral, Comandant al Marinei Regale, vă mulţumeşte pentru cuvintele exprimate şi vă urează norocos voiaj.

Din Ordin
Şef de Stat Major,
Cpt. C-dor Măcelaru

In dimineaţa de 24 Aprilie am intrat în Bosfor, prin care am trecut în tranzit conform programului dinainte stabilit.

După ce i-am admirat frumoasele-i maluri, în fuga celor 15 noduri, cu care mergeam, am intrat în Marea Marmara, pe care am traversat-o până către orele 14, când am intrat în Dardanele, prin care am trecut deasemenea în tranzit.

In seara zilei către ora 16 eram deja intraţi în Marea Egee.

Cum se vede, eram foarte grăbiţi!

Nu trecuse decât 24 ore dela plecare şi traversasem 2 mări: Marea Neagră şi Marea Marmara.

Dela ieşirea din Dardanele, am luat imediat drumul spre Canalul Doro din Marea Egee.

Am trecut prin canalul Doro în noaptea de 24 spre 25 Aprilie, între orele 2 şi 3 şi după ce în restul nopţii şi a 2-a zi ne-am strecurat printre nenumăratele insule ale Arhipelagului, am ajuns în ziua de 25 Aprilie, pela ora 14, la capul Matapan, punctul cel mai de sud al Greciei.

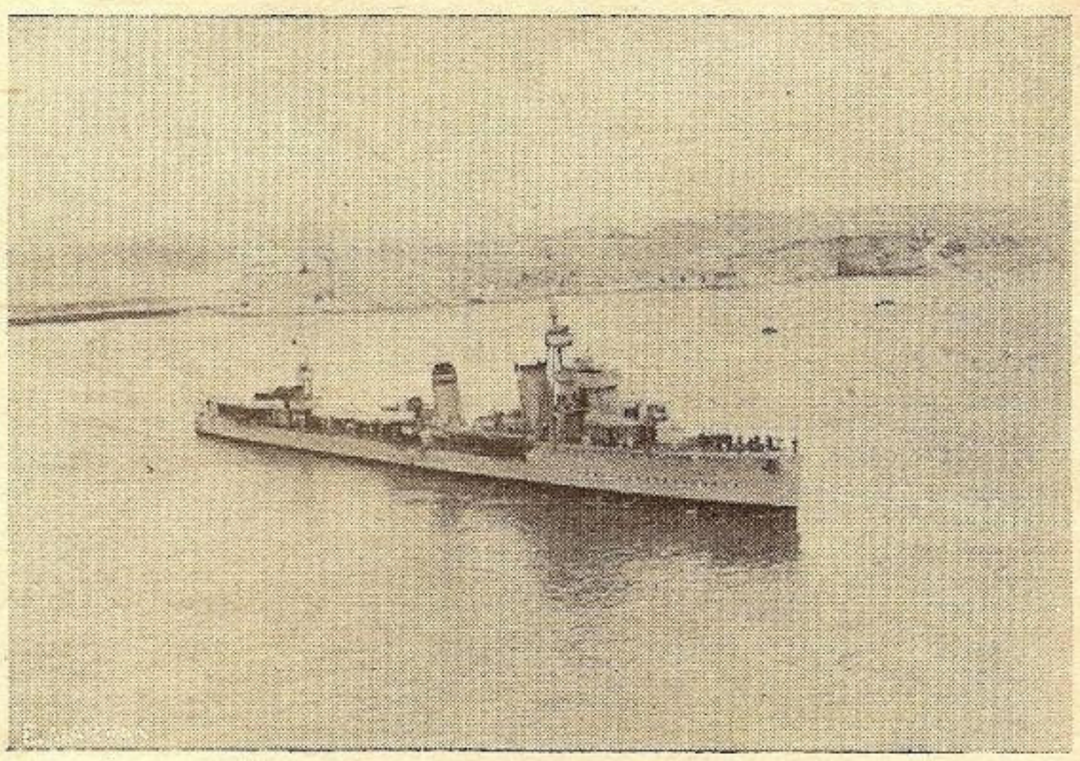
De aci intram în albastra Mediterană. Drumul spre Malta ne era deschis.

Dela Matapan, am pus capul direct pe Malta, şi apoi..... la drum!

O zi şi o noapte nu am mai văzut decât cer şi apă.

Navigaţia costieră am înlocuit-o cu cea astronomică, spre a ne determina din timp în timp, punctul navei.

. . . . . .



N. M. S. „Regina Maria" intrând în portul Valeta (Malta).

In ziua de 26 Aprilie, către ora 16, pe o vizibilitate foarte redusă am zărit uscatul în prova şi mai multe nave de război, făcând exerciţii.

Sosisem la capătul primei noastre etape, Malta.

Mişcare la bord: schimbarea ţinutei, revizuirea toaletei navei, etc. etc.... adică pregătiri pentru sosire.

Nu după mult timp eram deja intraţi în portul Valeta (care împreună cu Slima, formează cele două porturi importante ale insulei Malta), unde după o strălucită manevră, executată sub privirile echipajelor numeroaselor nave engleze, ne-am legat la geamandurile indicate de autorităţile navale engleze.

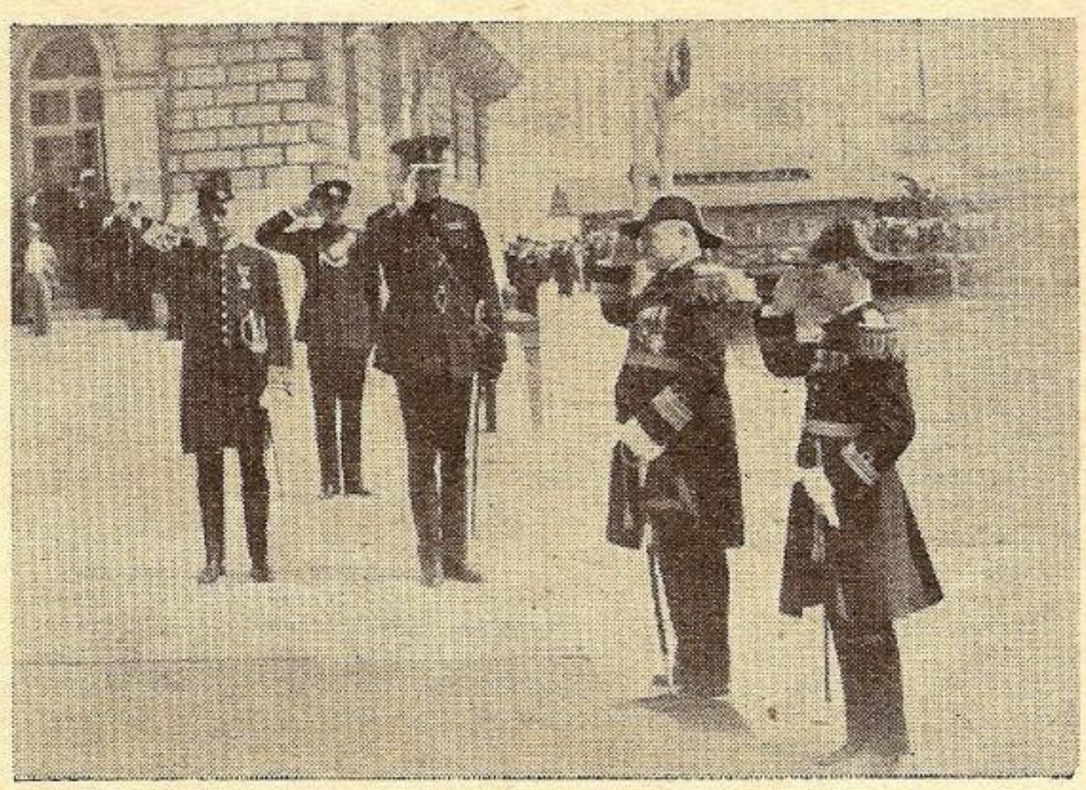
In timpul intrării în port am executat mai întâi, conform uzanţelor protocolare, salutul pământului cu 21 lovituri de tun, la care ni s'a răspuns de către o baterie dela uscat, lovitură pentru lovitură şi apoi cu 17 lovituri de tun, salutul mărcii de Comandant a Amiralului *Sir Dudley Pound,* Comandantul Şef al Flotei engleze din Mediterana, marcă arborată pe chiurasatul „Queen Elisabeth".

Ulterior chiurasatul „Queen Elisabeth", a salutat cu 13 lovituri de tun marca noastră de Comandant, marcă purtată prin faptul prezenţei D-lui C'Amiral Schmidt la bordul nostru.

Imediat după terminarea manevrei de sosire, a venit la bord pentru a ne ura bun sosit, D-l *Moore,* Consulul onorific al României la Malta, precum şi un ofiţer englez din partea Amiralului Sir Dudley Pound.

A doua zi 27 Aprilie, au avut loc vizitele protocolare.

D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei, au vizitat în cursul dimineţii pe Amiralul Sir Dudley Pound şi pe guvernatorul insulei.



C'Amiral Schmidt şi Căp. Comandor Roman, primeşte raportul Comandantului Regimentului de gardă din Malta.

In cursul după amiezii, aceştia au întors vizitele, la bordul navei.

Despre aceste vizite ziarul „The Malta Chronicle and Imperial Service Gazette" din 28 Aprilie, a scris:

„Amiralul Sir Dudley Pound, Comandantul Şef al Flotei din Mediterana, a fost salutat azi dimineaţă cu lovituri de tun, cu ocazia vizitei sale la bordul distrugătorului românesc „Regina Maria". Mai târziu C'Amiralul Schmidt, din Marina Regală Română şi Comandorul Roman August, Comandantul navei, au mers la „Debarcader" unde îi aştepta o gardă de onoare compusă din Batalionul I din Regimentul Ducele de Welligton.

„După ce au inspectat garda şi au salutat pe aghiotanţii Excelenţei Sale şi pe D-l Moore, Consulul României, Amiralul Schmidt şi Comandorul Roman, au făcut o vizită oficială Excelenţei Sale Guvernatorului, la Palat.

Distinşii vizitatori au vizitat apoi pe H. M. S. „Queen Elisabeth" şi Comandamentul Forţelor Aeronautice.

„Oaspeţii din Marina Regală Română, vor fi întreţinuţi cordial de Flota din Mediterana până ce aceştia vor părăsi Malta, pentru a merge la Revista Navală dela Spithead, cu ocazia Incoronării".

Acest articol a fost însoţit şi de două fotografii luate în momentul când D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei, au fost primiţi la uscat de garda de onoare.

După cum este cunoscut tuturor, în insula Malta se află o puternică bază navală engleză.

Impreună cu Gibraltarul şi cu Suezul, Malta formează cele 3 puncte strategice engleze în Marea Mediterană, cele 3 etape în drumul neocolit spre Indii. Aci se află concentrată majoritatea Flotei engleze din Mediterana.

La sosirea noastră la Malta, în afară de Chiurasatul „Queen Elisabeth", deja amintit mai sus, se mai aflau chiurasatul „Barham", crucişetoarele „Devonshire" şi „Despatch", 8-10 distrugătoare, cam tot atâtea submarine şi alte nave auxiliare.

Mare parte însă din navele Flotei din Mediterana erau plecate spre Anglia, în vederea Incoronării şi chiar din acele aflate în momentul acela acolo, unele urmau să plece deasemenea în Anglia pentru acelaş scop.

La Malta am staţionat dela 26 Aprilie — data sosirei — şi până la 1 Mai, când am plecat spre Lisabona.

In tot acest interval de timp, ne-am bucurat din partea oficialităţilor şi ofiţerilor englezi de o deosebită atenţiune.

Toţi ofiţerii şi în special D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei au fost obiectul deselor invitaţii ale acestora. Amintim în treacăt dejunul dela Amiralul Sir Dudley Pound, Comandantul Flotei din Mediterana şi dela Comandorul Jackson, Comandantul crucişetorului „Despatch", unde au fost invitaţi D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei.

O altă atenţiune a ofiţerilor englezi faţă de ofiţerii noştri a fost aceia, că pe tot timpul şederei la Malta aceştia din urmă au fost consideraţi membri ai tuturor cluburilor din localitate.

In afară de atenţiunea oficialităţilor şi ofiţerilor englezi trebue să amintim marea solicitudine pe care ne-a arătat-o D-l Moore Consulul Onorific al României, care nu şi-a precupeţit deloc timpul în a ne sta tot timpul la dispoziţie, făcându-ne şederea la Malta cât mai agreabilă şi secondându-ne în toate ocaziunile.

Când am stat la Malta s'a executat şi operaţia de andocare a navei în vederea curăţirii fundului ei de diferite alge şi scoici marine cari se depun cu timpul şi cari îngreuiază mersul navei scăzându-i din viteză.

Acest gen de operaţie nu se poate face la noi în ţară neavând utilajul necesar.

Este un lucru pe deplin constatat că o navă necarenată (necurăţită la timp pe fund) are o consumaţie cu peste 20% mai mare decât consumaţia normală.

Reiese clar că dacă am poseda utilajul necesar unei astfel de operaţii ar rezulta o reală economie care cu timpul ar amortiza cheltuelile pe care le-ar necesita furnizarea unui astfel de utilaj. Să sperăm că într'un apropiat viitor vom avea şi noi aceste posibilităţi.

Staţionarea la Malta a coincis cu Săptămâna Mare după calendarul nostru ortodox.

După un vechi obicei marinăresc, în Joia Mare, în semn de doliu pentru Cristos care odinioară s'a jertfit pentru mântuirea oamenilor, s'au lăsat în bernă (la jumătate) pavilionul naţional şi tunurile s'au pus cu ţeava în jos.

In legătură tot cu aceasta, un gest care ne-a mişcat în deosebi, mai ales prin faptul că eram departe de căminurile noastre, a fost acela al comunităţii greceşti din Malta, care ne-a invitat în Vinerea Mare la biserica sa, pentru a asista la slujba Prohodului, invitaţie la care s'a răspuns luând parte atât ofiţerii şi maeştrii bordului cât şi un detaşament de marinari.

1 Mai. — Ziua plecării din Malta spre Lisabona.

In dimineaţa acestei zile a sosit în Malta crucişetorul japonez *Asigara*, având la bord pe C'Amiral Sono Suke Kobaiashi, navă care ca şi noi se afla în drum spre Anglia pentru Serbările Incoronării.

După intrarea în port s'au schimbat conform uzuanţelor protocolare vizitele de rigoare cu această navă.

In după amiaza zilei s'au făcut pregătiri în vederea plecării: s'au ambarcat provizii, combustibil, apă, etc. Drumul Malta-Lisabona este lung şi marinarul trebuie să fie totdeauna prevăzător.

ETAPA MALTA - LISABONA

In seara zilei de 1 Mai am plecat din Malta.

La ieşirea din port ni s'au dat onorurile de către toate navele engleze şi de crucişetorul japonez, cântând în acelaş timp şi imnul nostru regal.

După ieşire, am luat drumul către coasta africană.

Era noaptea Paştilor şi noi pe o frântură din pământul Patriei noastre — nava noastră — eram în cursul străbaterii celor 9 mări şi 9 ţări ca să ducem pavilionul nostru la loc de cinste, alături de pavilioanele tuturor marinelor din lume.

La ora 23 (ora 24 a ţării noastre, întrucât datorită bine cunoscutei reguli a repartiţiei orelor pe suprafaţa pământului în funcţie de longitudine, am dat ceasornicele cu o oră înapoi când am trecut peste meridianul 22°30') am serbat şi noi Invierea ascultând la Radio slujba religioasă dela Patriarhie.

In acest timp nava rupea întunericul şi brăzda valurile mării spre ţinta celei de a doua etape.

Greutăţile navigaţiei începuseră să se ivească; vântul se întărise, marea se montase, ceaţă, grenuri, etc.

Aşa am dus-o tot timpul în cursul nopţei de 1 Mai precum şi în ziua şi în noaptea de 2 Mai.

In dimineaţa de 3 Mai timpul a devenit mai bun.

Toate acestea nu ne-au împiedicat însă să ne continuăm drumul nostru aşa cum ni-l propusesem.

La 3 Mai către ora 8 am trecut prin faţa Algerului, iar după amiază la ora 13,39 am trecut peste meridianul zero (meridianul Greenwich).

Emoţie pentru acei cari au trecut pentru prima oară această axă de coordonate a pământului.

Spre seară aceleiaşi zile, am început să luăm măsuri speciale de siguranţă dictate de riscurile navigaţiei prin apele spaniole, riscuri derivate din actualul conflict spaniol.

Echipajul a stat la posturile de veghe iar armamentul gata de funcţionare.

Eram gata ca să răspundem oricărei ofense aduse acestei părţi din Patria noastră.

Noaptea a trecut însă bine, fără nici un incident.

In dimineaţa de 4 Mai ne aflam în apropierea Gibraltarului. Prin aceste locuri, am întâlnit mai multe nave de război engleze, olandeze şi spaniole naţionaliste, dinte acelea însărcinate cu controlul în apele spaniole.

Către ora 13 ne-am aflat în faţa Gibraltarului şi o oră mai târziu trecem în Oceanul Atlantic.

In acest moment ne-am adus cu emoţie aminte de cuvintele D-lui

Ministru al Aerului şi Marinei spuse cu ocazia discursului ţinut la plecare, adică: *dela 1895 încoace suntem prima navă de război românească care trecem prin Gibraltar în Oceanul Atlantic.*

După ce străbătusem până atunci patru mări: Neagră, Marmara, Egee şi Mediterana ne avântam din acel moment în imensitatea Oceanului.

In cursul nopţii de 4 spre 5 Mai am depăşit capul San Vicenţiu (unde noi marinarii ştim că marele Nelson a obţinut o mare victorie) şi în dimineaţa de 5 Mai ne-am aflat în apropierea Lisabonei.

Către ora 8 am intrat pe fluviul Tago (fluviu pe care se află aşezată Lisabona) defilând prin faţa frumoasului oraş şi făcând în acelaş timp salutul pământului cu 21 lovituri de tun, salut la care ni s'a răspuns lovitură pentru lovitură de bateria fortului *Bon Succes* (fort aşezat la gura Tagului), iar la ora 8,45 eram acostaţi la locul indicat de un ofiţer de legătură portughez venit între timp la bord.

Imediat după acostare a venit la bord spre a ne ura bun sosit D-l *Bastos,* Consulul onorific al României la Lisabona.

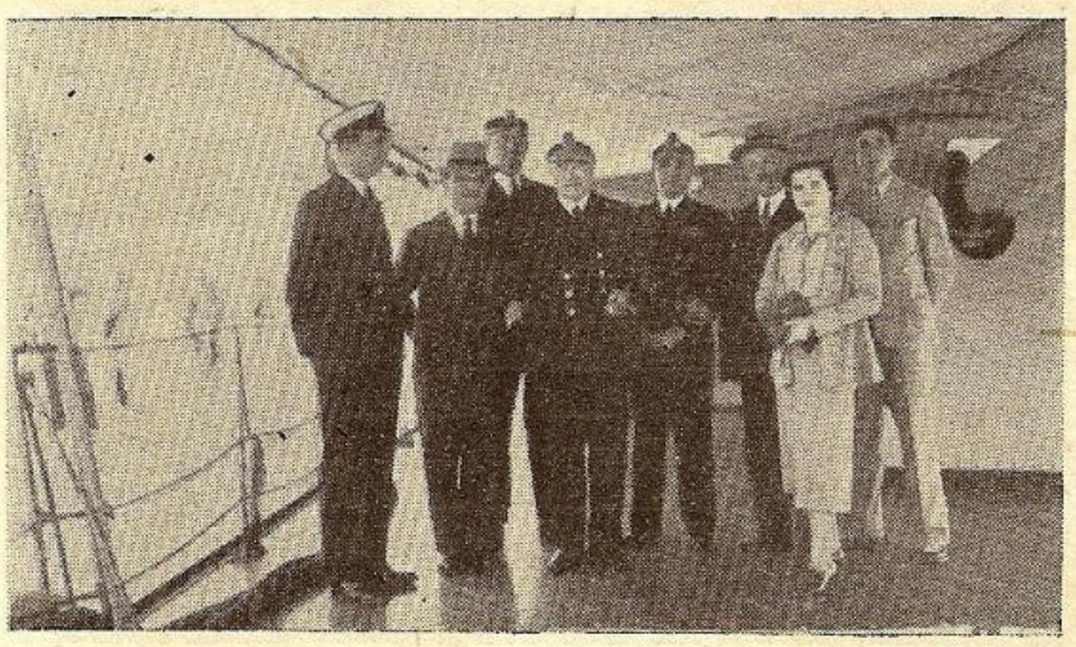
Ulterior, după ce s'a făcut conform uzanţelor mărinăreşti schimbul ofiţerilor în complimentare, au început vizitele oficiale.

D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul Navei au vizitat la Lisabona următoarele persoane:

— Preşedintele Republicei portugheze (unde s'au înscris în registre).

— Ministrul de Externe portughez (unde depun cărţi de vizită).

— Ministru Marinei, Comandantul Ortins de Bettencour.



Lisabona: vizita d-lui Bostas, Consulul României.

— Comandantul Marinei, portugheze, Vice Amiralul *Teîxeira.*

— Comandantul Garnizoanei (guvernatorului militar al Lisabonei).

— Guvernatorul civil al Lisabonei.

— Comandantul Forţelor Navale portugheze depe Tago. Comandorul *Jâo Baptista de Barros.*

— Insărcinatul cu afaceri române, *D-l Măldărescu* (D-l Ministru la Lisabona fiind lipsă).

— Consulatul României, D-l *Bostas.*

In după amiaza zilei de 5 Mai şi în cursul dimineţii de 6 Mai au întors vizita la bordul navei următoarele persoane:

— Amiral *Mota Oliveira* în numele Ministrului Marinei.

— Generalul *Sarmento Saavadera* în numele guvernatorilor civil şi militar.

— Comandantul Marinei portugheze, Vice Amiralul Teixeira.

— Comandorul Jâo Baptista de Barros; Comandantul Forţelor portugheze de pe Tagu.

— Consulul României, D-l Bostas.

— Insărcinatul cu afaceri române, D-l Măldărescu.

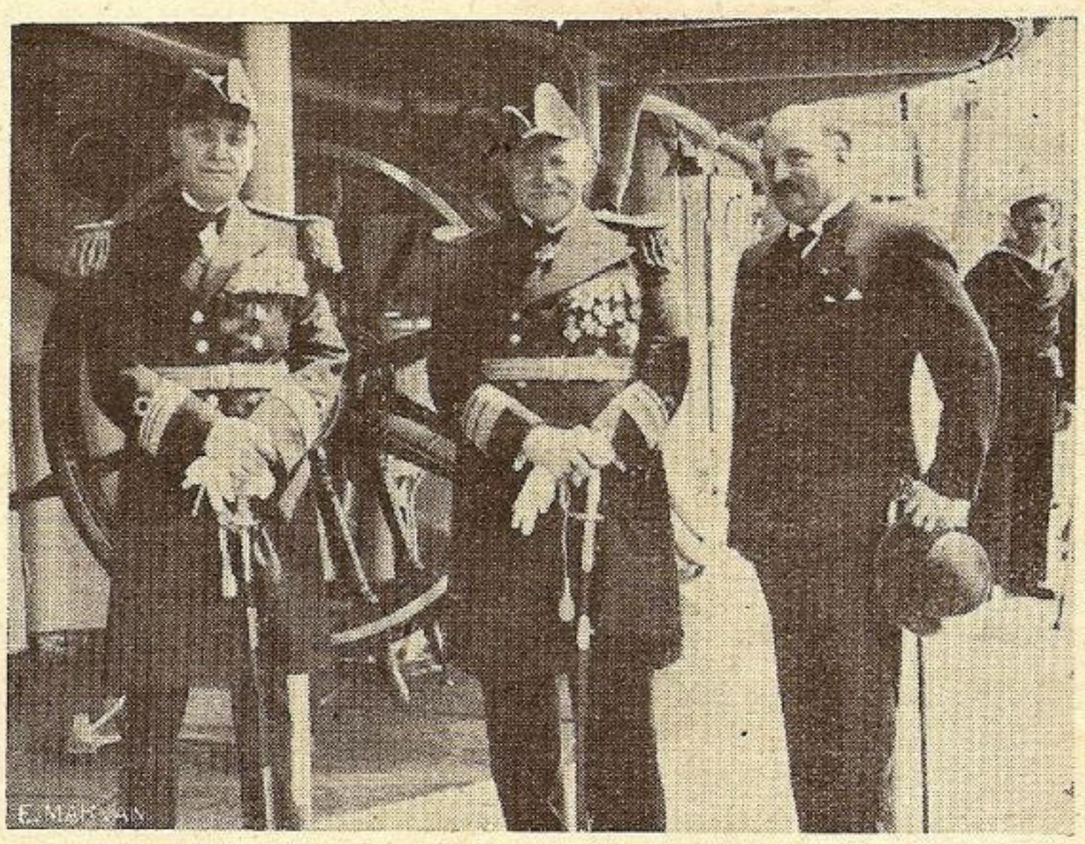
Sosirea navei noastre la Lisabona a fost remarcată şi ziarele locale au relatat în termeni măgulitori acest lucru precum şi evenimentele cari s'au succedat.

Astfel „Diaro de Noticias" cu data de 6 Mai scrie:

„La încoronarea Regelui Angliei.

„Am intrat pe Tago conducătonul de flotilă românească „Regina Maria" care urmează să ia parte la Revista Navală dela Spithead".

„A intrat pe Tago, acostând în partea de Nord a docurilor dela Alcantara, modernul conducător de flotilă românească „Regina Maria" care merge în Anglia, unde va reprezenta Marina Românească la Marea Revistă dela Spithead cu care se vor termina serbările încoronărei lui George al VI-lea.



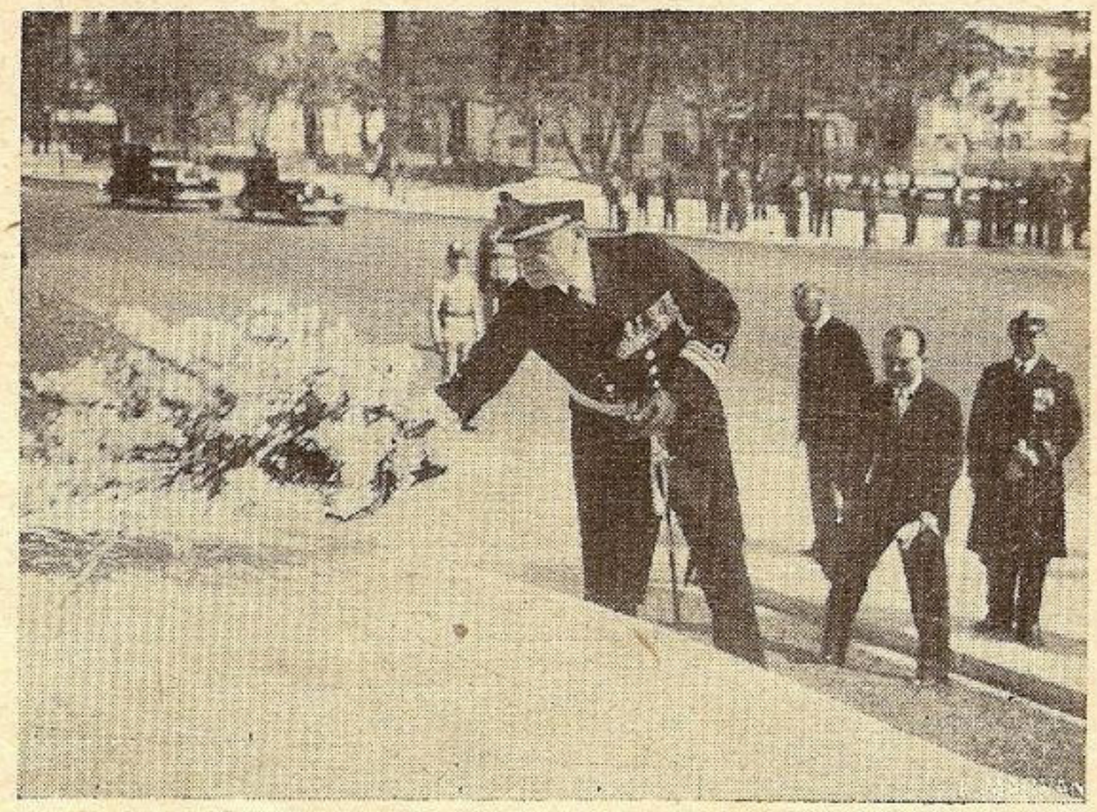
Lisabona: d. Bostas, Consulul României cu d. C'Amiral Schmidt Căp. Comandor Roman.

„La bordul lui „Regina Maria" călătoreşte Amiralul Schmidt Victor; Comandantul Şef al Escadrei Române care face parte din ambasada extraordinară pe care România o trimite la Londra.

„Amiralul Schmidt însoţit de Comandantul navei, Căpit. C-dorul Roman August şi de însărcinatul de afaceri române, au debarcat.

„Intrevederea a fost foarte amicală.

„Ulterior, Căpitan C-dorul Jâo Baptista de Bartos, Comandantul Forţelor Navale de pe Tago, a fost la bordul „Regina Maria" să salute pe Amiralul Schmidt, care i-a oferit un pahar de şampanie, toastându-se afectuos. Mai târziu Amiralul a mers la bordul fregatei „Don Fernando" nava Comandant a Forţelor de pe Tago, pentru



Lisabona: Depunerea unei jerbe de flori la mormântul eroului necunoscut.

a vizita pe Comandantul Baptista de Barros, care i-a oferit un pahar de portos, bându-se pentru Marina Română şi Portugheză.

„Când Amiralul Schmidt a plecat dela bord a fost salutat cu lovituri de tun.

„După aceasta Amiralul Schmidt şi Căpit. C-dorul Roman August

însoţit de Insărcinatul de afaceri român au mers la Palatul Preşedintelui Republicei, unde s'au înscris în registru.

„Lt. C-dorul Galeao Roma a fost numit ofiţer ataşat la ordinele Amiralului român".

Acest articol a fost însoţit şi de o fotografie reprezentând pe D-l Amiral Schmidt, pe Comandantul navei şi pe consulul onorific al României.

Deasemenea acelaş ziar cu data de 7 Mai scrie:

„Amiralii Mata e Oliveira în numele Ministrului Marinei şi Generalul Maior Sarmento Saavedra, reprezentând pe guvernatorii civil şi militar al Lisabonei, au întors vizita la bordul „Regina Maria".

„Seara, Consulul României a oferit un dineu în onoarea Amiralului Schmidt, la care au asistat însărcinatul de afaceri român, Comandantul şi ofiţerii navei române şi ofiţerul portughez ataşat.

In ziua de 7 Mai Comandantul navei împreună cu o delegaţie de ofiţeri depun o coroană pe Monumentul Eroilor portughezi din Marele Război.

Această ceremonie a fost relatată de ziarul „Republica" din Lisabona cu data de 7 Mai astfel:

Marina Română,
a adus un omagiu semnificativ eroilor portughezi morţi în Marele Războiu".

„Marina de războiu Română a adus omagiile sale portughezilor morţi în Marele Război, depunând o coroană de flori pe monumentul ridicat în Bulevardul Libertăţii pentru cei ce au pierit apărându-şi patria.

„La ora 11 au descins din automobil la mormântul eroilor, Căpit. Comandorul Roman August, Comandantul „Reginei Maria" (conducător de flotilă din Escadra Română care în prezent se află intrat pe Tago) şi Lt. C-dorul Galeao Roma ofiţer portughez ataşat.

„Aci s'au întâlnit cu Insărcinatul de afaceri şi cu consulul român, cu Maiorul Santana din Ministerul de Război, cu căpitanul de fregată Moreira de Carvalho din Ministerul Marinei şi cu căpitanul Iulio Gomez, reprezentantul foştilor combatanţi.

„După complimentele protocolare, Căpit. C-dorul Roman depune pe mormânt o coroană de flori naturale cu culorile naţionale române şi portugheze, după care întreaga asistenţă ţine 2 minute de tăcere în memoria eroilor".

Acest articol a fost însoţit şi de fotografia luată în momentul depunerii coroanei".

La Lisabona am staţionat dela 5 Mai până la 8 Mai.

In acest interval de timp după cum s'a văzut, am fost obiectul unei deosebite atenţiuni din partea oficialităţilor portugheze.

Pentru a ne achita într'o oarecare măsură de obligaţiile acestor atenţiuni, în seara zilei de 7 Mai a avut loc la bordul navei noastre o frumoasă recepţie la care au fost invitate toate persoanele marcante din Lisabona.

In dimineaţa zilei de 8 Mai am început să ne pregătim în vederea plecărei spre Hâvre.

ETAPA LISABONA - HÂVRE

La ora 14,20 s'a dat la posturile de plecare.

D-l Bastos, Consulul României la Lisabona a ţinut să asiste la plecarea noastră pentru a ne ura „bun voiaj"

După circa o oră am ieşit depe Tago în Ocean după care am luat drumul în lungul coastei portugheze.

Am navigat astfel în vederea coastei până în ziua de 9 Mai către orele 9,30 când am fost în dreptul capului Finister, de unde am părăsit coasta şi am intrat în vestita Biscaie.

Se ştie că în golful Biscaia marea este aproape întotdeauna foarte agitată şi navigaţia prin aceste locuri constitue o piatră de încercare pentru marinari.

Noi însă ne-am avântat cu plăcere înainte, dornici de a arăta că încrederea pe care cei ce ne-au trimis să reprezentăm Ţara a fost îndreptăţită.

Dar nici Biscaia nu s'a speriat de avântul nostru, căci cum am intrat ne-au şi luat în primire nişte valuri de acelea mari şi lungi de ocean care ne-a tot scuturat nava ca pe coajă de nucă, dându-i benzi de peste 30 grade timp de 26 ore cât a ţinut traversada, adică până la 10 Mai ora 11,30 când ne-am aflat în dreptul Ouessant-ului.

Şi-aşa ne-am luptat deci o zi şi o noapte ca să mergem tot mai departe, acolo unde ne mâna misiunea noastră, şi-am învins.

Ziua de 10 Mai am petrecut-o tot în marş prin canalul Mânecei, departe de ţara noastră, dar aproape cu sufletul de ea, căci eram doar pe o părticică din ea — nava noastră — care purta falnic la catarg culorile noastre dragi.

Dela Ouessant am navigat spre Hâvre, în vederea coastei franceze.

Către miezul nopţei de 10 Mai am fost în dreptul Cherbourgului iar în dimineaţa de 11 Mai pe o vizibilitate proastă (ceţurile frequente din Nord nu se desminţiau) am zărit Hâvre.

La ora 8,30 intrăm în port, executând în acelaş timp salutul pământului şi acostând apoi în bazinul transatlanticelor.

Imediat după acostare a venit spre a ne ura bun sosit D-l *Buchard,* Consulul Onorific al României şi un căpitan de Marină franceză.

După aceasta au început vizitele protocolare. S'au schimbat în cursul zilei de 11 Mai vizite între comandantul navei şi:

— Comandorul Aubert, Comandantul Marinei din Hâvre.

— Primarul din Hâvre şi Prefectul de Hâvre.

La Hâvre am staţionat dela 11 Mai la 16 Mai.

In acest interval de timp nava a fost piturată şi i s'au făcut ultimele preparative în vederea prezentărei la Revista Navală.

Tot timpul şederei la Hâvre timpul a fost ploios ceeace ne-a împiedicat foarte mult în lucrările de piturare şi curăţire a navei.

Totuşi la 15 Mai datorită zelului depus de întregul personal nava a fost pusă complect la punct în ceia ce priveşte aspectul marinăresc astfel că a putut să se prezinte în condiţiuni ireproşabile la Revista Navală dela Spithead.

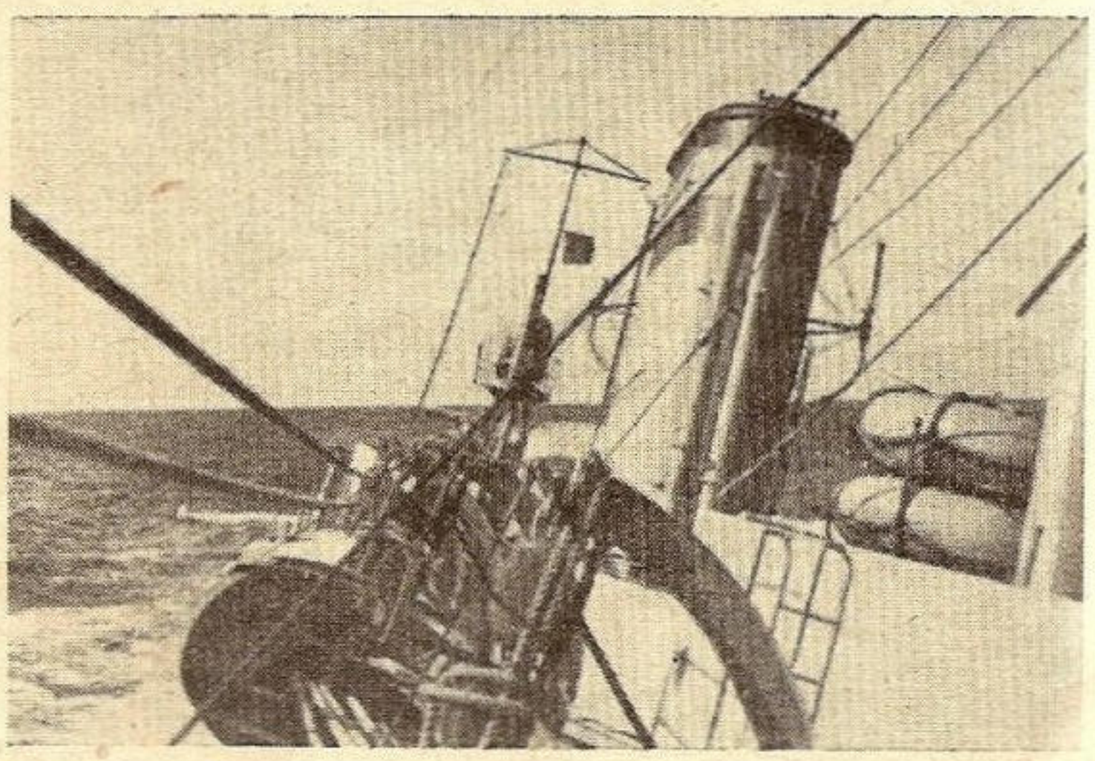
Cu ocazia şederei la Hâvre, ofiţerii au putut să viziteze marele transatlantic „Normadie" care în prezent deţine panglica albastră şi Parisul, acest lucru constituind pentru ei o frumoasă ocazie pentru îmbogăţirea cunoştinţelor profesionale şi de cultură generală.

Marinarul are dese ocaziuni în lungile lui călătorii să-şi îmbogăţească cunoştinţele şi după o viaţă întreagă petrecută în această meserie se poate spune că a văzut şi a cunoscut multe lucruri interesante.

Pe de altă parte Comandantul navei a fost invitat în ziua de 12 Mai la dejun de către D-l Ministru *Cesianu,* dejun care a avut loc la legaţia Română dela Paris.

Ca şi în celelalte escale făcute până în prezent şi ziarele din Hâvre s'a sesizat de sosirea noastră acolo.

(Va urma)



Cum am intrat în Biscaia am fost luaţi în primire...

ZIUA MARINEI

a în fiecare an ziua de 15 August este un prilej pentru întreaga suflare românească să-şi manifesteze dragostea pentru apele noastre, pentru marinele noastre, dar mai ales, cum prea bine a spus M. Sa Regele, pentru marinarii noştri. Dela cel mai umil sătean muncitor, până la cei mai înalţi dregători ai ţării, ziua aceasta e aşteptată cu aceiaşi nerăbdare ca şi de marinari, cari ştiu că străduinţa şi răbdarea lor va fi răsplătită cu vestea unor realizări.

Redăm mai jos dările de seamă primite.

CONSTANŢA

Aci sărbătoarea marinei se desfăşoară în toată amploarea, prin prezenţa M. S. Regelui şi a înalţilor demnitari. Din ziare s'a putut vedea cât de bogat a fost programul. Datori suntem a recunoaşte că anul acesta presa a ţinut să fie cu adevărat expresiunea sentimentelor naţiunii, atât prin articole în cinstirea zilei, cât şi prin ample dări de seamă, din cari ne vom mulţumi a reda esenţialul.

La 8 soseşte trenul regal. La 8,30 M. S. Regele şi Marele Voevod, vizitează contratorpilorul *„Vauban"* primit de d. Amiral Fernet, comandantul escadrei franceze din Levant.

La 9, M. S. Regele cu suita debarcă depe „Vauban" şi se îmbarcă pe distrugătorul „Regina Maria" unde e primit de d. Vice-Amiral Bălănescu, Comandantul Marinei. Pe bord se găsea întreg guvernul.

La 9,30 *„Regina Maria"* ese din port şi ancorează în poligonul de nave militare şi civile, — „România", cu invitaţi oficiali şi „Suceava", ce cei neoficiali.

Pe „România" era şi d. *general polon Scaevola Wieczorkiewicz, delegatul Ligei Morska i Kolonjalna,* însoţit de secretarul nostru general.

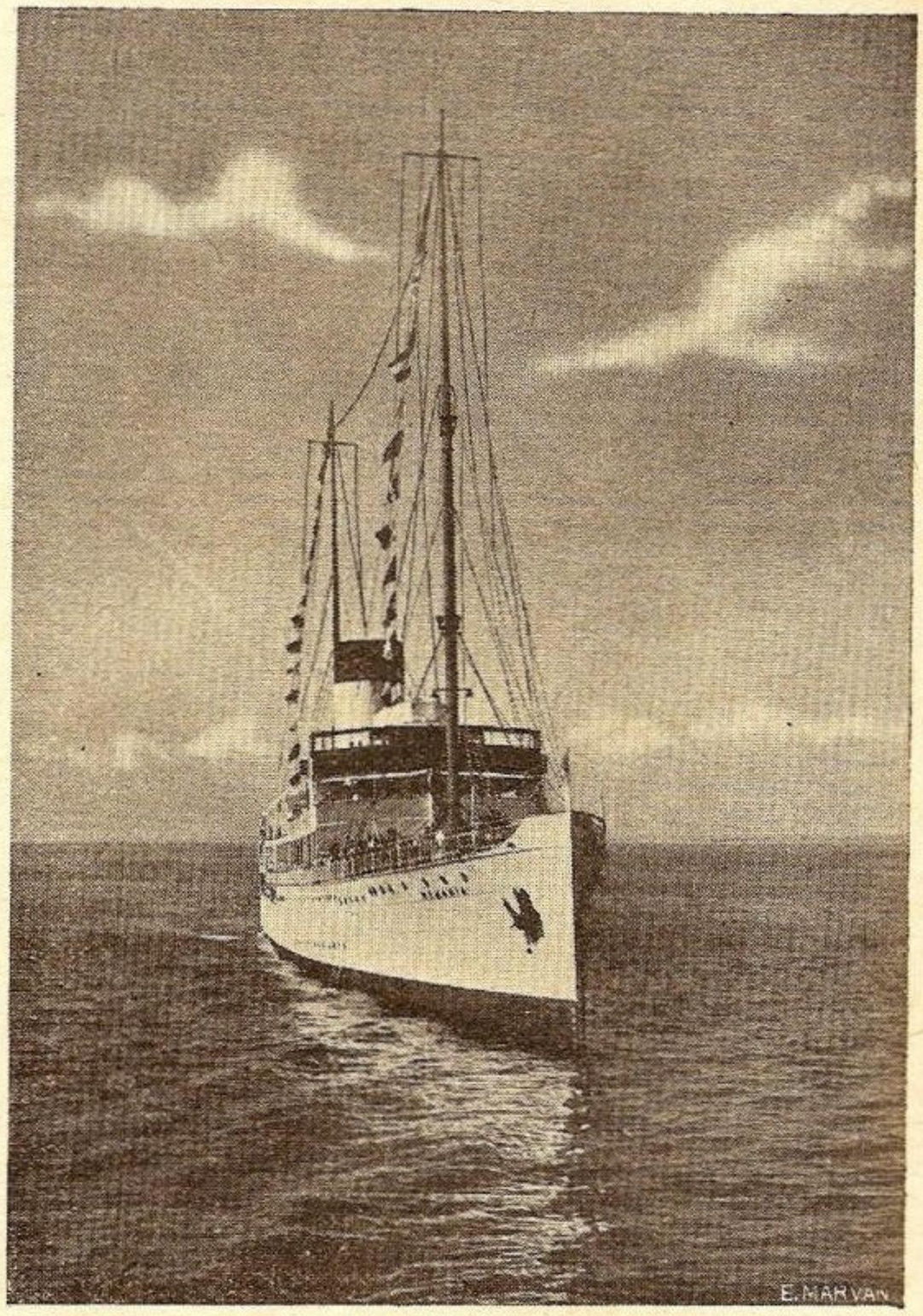
La 9,40. Pe bordul distrugătorului „Regina Maria" se oficiază un serviciu divin de P. S. S. Episcopul *Gherontie* al Tomisului, după care s'a aruncat în mare o ancoră de flori naturale în amintirea marinarilor căzuţi la datorie. De pe „Vauban" s'a aruncat de asemenea o jerbă de flori pentru marinarii români şi francezi morţi în timpul războiului.

CUVÂNTAREA DOMNULUI AMIRAL BĂLĂNESCU

SIRE,

Indeplinim astăzi o datorie de educaţie naţională, legând firul de continuitate între opera trecutului şi opera prezentă a Marinei Noastre.

S'a creat o tradiţie a Serbării Marinei Regale la Constanţa în ziua de 15 August şi Majestatea Voastră participând la serbare, face să se ştie pe toate plaiurile României Mari, că aci se rostesc



Elegantul vapor al S. M. R. „România" cu invitaţii oficiali.

Marile Cuvinte Regale, cari concretizează gândurile pline de avânt şi înţelepciune, pentru înălţarea Marinei Noastre de război şi comerciale.

Sunt 20 de ani de când viteaza armată românească conlucrând la marele plan de unire al ţărilor române, a pecetluit prin sânge, sabie şi foc, gloria biruinţii noastre la Mărăşti şi Mărăşeşti. Ostaşii marinari, alături de fraţii lor de arme, ostaşii armatei de uscat şi de aer, ascultând de porunca Marelui Rege Intregitor de ţară Ferdinand I, au luptat şi au sângerat pe Dunăre şi Mare, desăvârşind isbânda finală, jertfind tot ce au avut mai scump pe lume pentru marele ideal al românismului.

Marina Regală exprimă astăzi prin graiul meu cele mai profunde omagii de recunoştinţă tuturor eroilor marinari, ofiţeri, maeştri militari, subofiţeri şi soldaţi şi pentru a simboliza deosebita preţuire a faptelor lor vitejeşti, scufundăm astăzi cu cele mai pioase simţiri, o ancoră de flori în apele albastre ale mării.

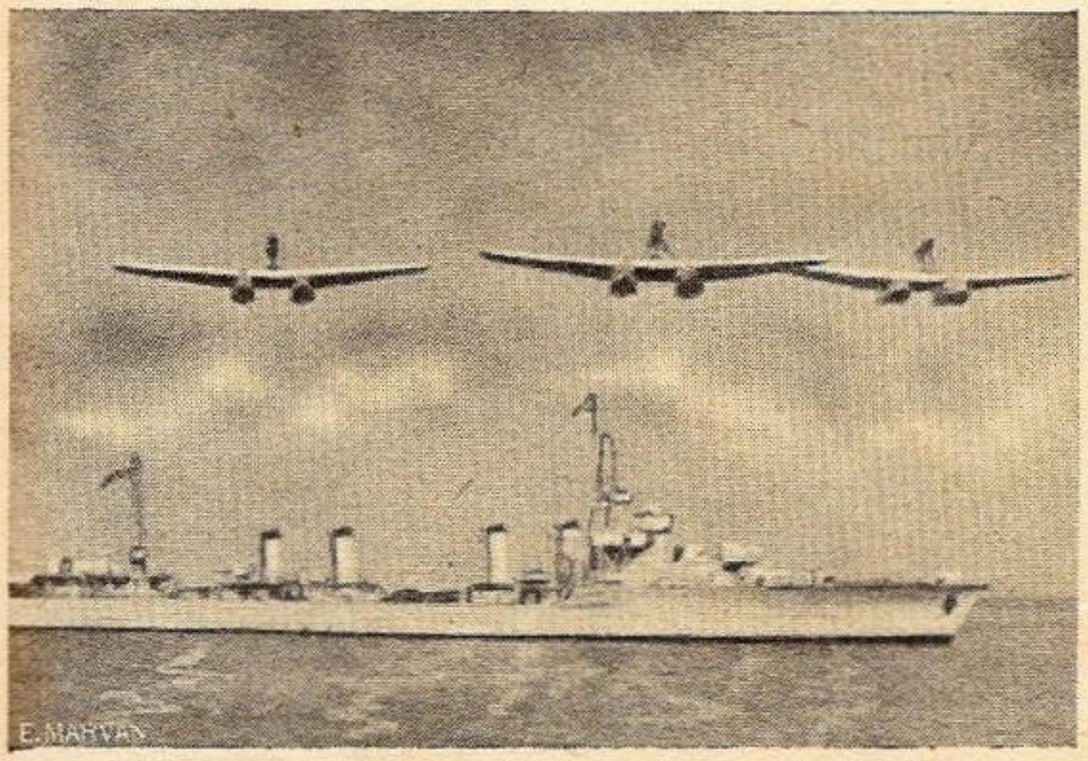
Slăvită să le fie memoria, iar faptele lor vitejeşti să fie pilduitoare de devotament, sublim sacrificiu şi înaltă împlinire a datoriei pentru generaţiunile de marinari prezente şi viitoare.

O fericită împrejurare face ca Franţa marea noastră aliată să fie reprezentată în aceste clipe solemne, de contra-torpilorul „Vauban" sub comanda distinsului amiral Fernett.

In numele Marinei Regale reamintindu-mi cu vie emoţie moartea la datorie a ofiţerilor francezi periţi în valurile mării noastre, exprim simţite şi profunde omagii de recunoştinţă acestor bravi fraţi de arme, căzuţi pentru Marea Cauză a Unităţii Noastre Naţionale.

SIRE,

Marina Regală conştientă de rolul important ce-l are în apărarea hotarelor maritime şi fluviale şi protecţiunea Marinei Comerciale, urmărind cu deosebită atenţiune ritmul general de pregătire navală în toate ţările, caută a pregăti cât mai temeinic navele şi materialul



O escadrilă de hidroavioane caută locul unde s'a ascuns submarinul „Delfinul".

naval pentru misiunea lor, depunând o continuă stăruinţă pentru formarea morală, technică şi profesională a comandanţilor, ofiţerilor şi echipajelor.

La eforturile noastre s'au alăturat anul acesta două mari evenimente cari au mărit puterea de desvoltare şi prestigiul Marinei Regale :

Creiarea ministerului aerului şi marinei, *organism menit să asigure mijloacele de propăşire ale flotei noastre, ca şi* voiajul navei Majestăţii Voastre „Regina Maria", *pentru reprezentarea ţării la marea revistă navală din Anglia.*

Marina Regală este fericită că a putut răspunde Inaltelor gânduri ale Majestăţei Voastre, pregătind o navă a Marinei Regale pentru a merge să ia loc printre cele trei sute nave de război, cari au participat la această grandioasă serbare.

După toate constatările, nava noastră s'a prezentat în admirabile condiţiuni, cari fac cinste Ţării şi Marinei noastre.

Marina Regală are multe nevoi de împlinit şi dorinţe de exprimat.

Mă voi mărgini cu prilejul acestei mari serbări, să solicit din nou Inaltul Sprijin al Majestăţii Voastre pentru comanda navei Şcoală Mircea şi reorganizarea pe baze noui a Şcoalelor de ofiţeri de marină de război şi de comerţ, cum şi de ofiţeri mecanici, înzestrându-se cu tot materialul aplicativ, pentru a eşi din domeniul teoretic în care ne aflăm.

Prin aceste înfăptuiri vom putea răspunde Inaltei Iniţiative a Majestăţii Voastre de a crea o singură şcoală navală şi şcoală de mecanici bine organizată pentru marina de război şi comercială.

Faţă de eventuala comandă de nave noui pentru întărirea forţelor noastre navale, solicit deasemenea amenajarea cât mai grabnică a bazei navale la mare, *într'unul din lacurile depe coasta noastră maritimă.*

Pătrunşi de Inalta solicitudine şi dragoste pe care Majestatea Voastră o mărturiseşte Marinei Regale şi ocrotirea binevoitoare a Majestăţi Voastre, ţin să încredinţez pe Majestatea Voastră că marinarii sunt supuşi, devotaţi şi sinceri iubitori ai Tronului şi Dinastiei, că marinarii sunt disciplinaţi şi gata la orice jertfă pentru apărarea Regelui şi a Ţării.

Să trăiţi Majestate, Să trăiască Marele Voevod Mihai, să trăiască Familia Regală.

După cuvântare muzica întonează Imnul Regal.

La 11, după terminarea ceremoniei religioase, „Regina Maria" urmată de „România" ridică ancora şi se îndreaptă spre larg, până la locul unde submarinul „Delfinul" aştepta. Acesta se afundă elegant, urmează un atac şi reapare, cercetat din ascunzătoare de o escadrilă de hidroavioane.

La 12,30 cele două nave iau drumul spre port, primind defilarea Forţei navale.

Contratorpilorul „Vauban", Distrugătoarele „Regele Ferdinand", „Mărăşti" şi „Mărăşeşti", nava bază „Constanţa", cele 4 canoniere şi torpilorul „Năluca", cu oamenii la post dau salutul cu urale.

La 13,30, masă de gală pe bordul navei de pasageri „Regele Carol I, la care d. *Radu Irimescu,* ministrul Aerului şi Marinei, a ţinut următoarea cuvântare :

SIRE,

Ziua de azi este o zi de unică şi nesperată măreţie pentru marinarii români. Pentru prima oară, în cursul existenţei lor, cele două bune surori, marina regală şi comercială, îşi serbează patronul. Pentru prima oară în istoria ţării şi a marinei române, un ministru al aerului şi marinei poate lua cuvântul înaintea Suveranului său. Această prea mândră şi deosebit de înaltă cinste îmi revine mie şi de aceia, umil, mărturisesc Sire, că mă simt cuprins de o adâncă emoţie.

Indreptându-ne în primul rând gândul către dumenezeiasca Fecioară, protectoare bună a tuturor marinarilor, o rog să ajute ca înfrăţirea realizată de Majestatea Voastră între ambele marine şi între acestea şi aer, să fie nelimitată, iar roadele acestei înfrăţiri să fie cele dorite de toată suflarea românească.

Sire, cuvintele regale pe care Majestatea Voastră le-a rostit în 1934, cu prilejul unei alte serbări a patronului marinei, sunt pentru toţi o dovadă deplină că nimeni altul n'a înţeles mai bine ca Majestatea Voastră rostul marinei noastre de război şi comerciale. Nimeni altul n'a înţeles mai bine şi mai desăvârşit ca Majestatea Voastră calea ce trebuia luată, pentru ca aceste marine surori să ajungă să fie pentru ţară ceeace nădăjduim toţi dela ele.

Indrăsnesc, cu îngăduinţa Majestăţii Voastre, să citez acele cuvinte regale, căci prea sună frumos în auzul tuturor.

Eu ţin ca marina noastră să fie o marină puternică în care să bată un singur suflet şi un singur gând, în care marinarii să fie adevăraţi marinari, a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe, pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune : nava lor".

Porunca Majestăţii Voastre a fost auzită şi înţeleasă. Cu mijloace reduse, dar cu patriotică hotărîre şi pricepere, cu minte şi braţe româneşti, navele noastre fluviale au fost renovate şi vor fi în scurt timp la înălţimea misiunii pe care nimeni nu poate s'o conteste în apărarea ţării.

Spre a putea coopera cu armata la apărarea coastei noastre, au fost înzestrate cea mai mare parte cu armamentul ce lipsea, ca să poată deveni astfel unităţi reale de luptă.

Pentru marina noastră a început o nouă eră.

In foarte scurt timp, marina şi ţara aceasta de oameni, cari până acum în nici o îndeletnicire nu s'au arătat neîndemânateci, vor putea să-şi construiască nave cu braţele şi cu munca de fii ai pământului românesc. Şantierul naval, care va lua fiinţă pentru submarine şi vase comerciale, va lega cu adevărat glia aceasta rodnică şi bogată de apele sale îmbelşugate şi de marea care o scaldă.

Prestigiul acestei ţări, Sire la a cărui splendidă radiere Majestatea

D. Radu Irimescu, Ministrul Aerului şi Marinei.

Voastră lucrează cu toată ardoarea, va căpăta o pârghie puternică aproape unică — flota de comerț a României, — iar pentru ca imediatele nevoi să poată fi repede satisfăcute, s'a făcut un prim început cu cele patru motoare — cargoboturi — de câte 5000 tone, comandate de curând de S. M. R.

Pot afirma, cu toată inima, că Inaltul gând al Majestăţii Voastre dela 15 August 1934 a găsit pretutindeni desăvârşită înţelegere, pe toate tărâmurile desvoltării noastre maritime.

Zeci de vase noui vor veni să mărească patrimoniul naţional. In această zi, plină de splendoare, marinarii, prin mine Vă exprimă, Sire, o adâncă şi indestructibilă recunoştinţă. Sunteţi pentru dânşii suprema speranţă a unei marine demnă de o ţară în plin avânt, personificarea desăvârşitei idei de neam şi patrie, pentru care sunt gata să se jertfească şi să-şi amestece sângele lor românesc, cu marea, pentru rege şi ţară.

Să trăiţi, Majestate!

La care M. S. Regele a binevoit să răspundă cu următoarele înălţătoare cuvinte:

DOMNULE MINISTRU,
DOMNILOR,

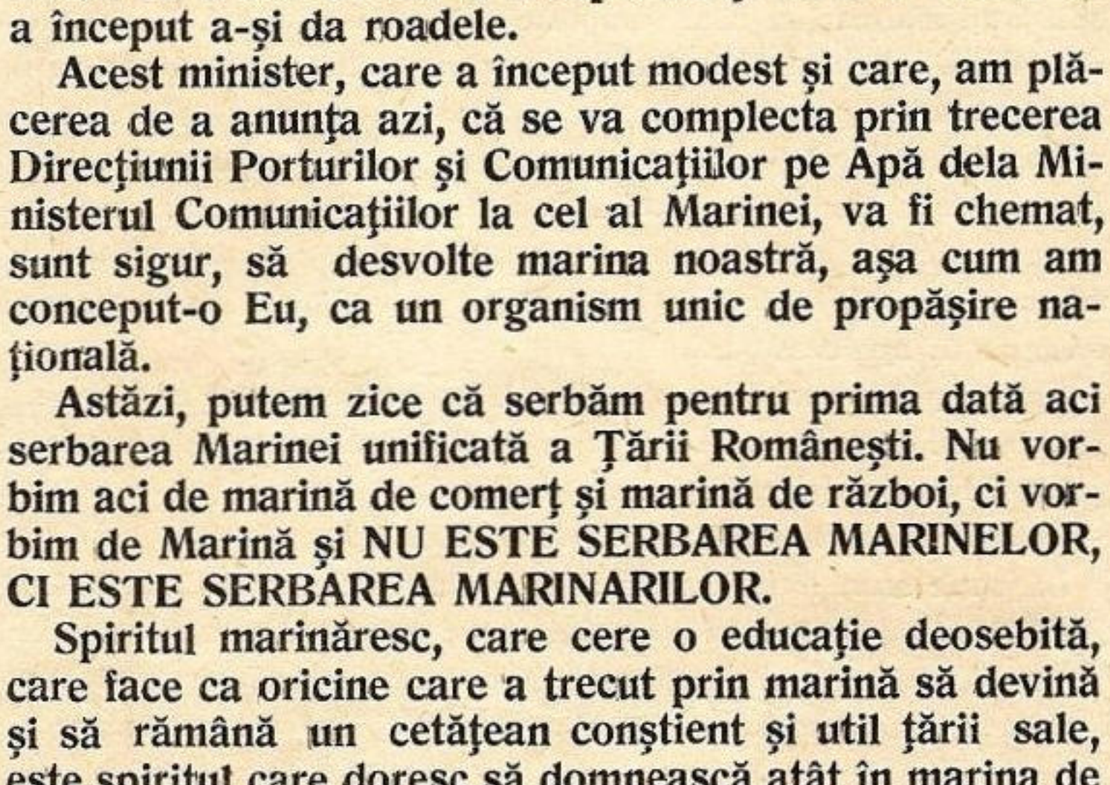
Şi pentru Mine este o bucurie nespusă de a putea serba această zi a marinei după nouile auspicii ale unui organism de Stat, care să aibă grija exclusivă a acestei ramuri de activitate naţională: noul Minister al Aerului şi al Marinei.

In cuvântarea Mea din anul trecut am indicat această necesitate ca una din viile Mele dorinţi. Astăzi sunt fericit că a fost adusă la îndeplinire şi de a constata că a început a-şi da roadele.

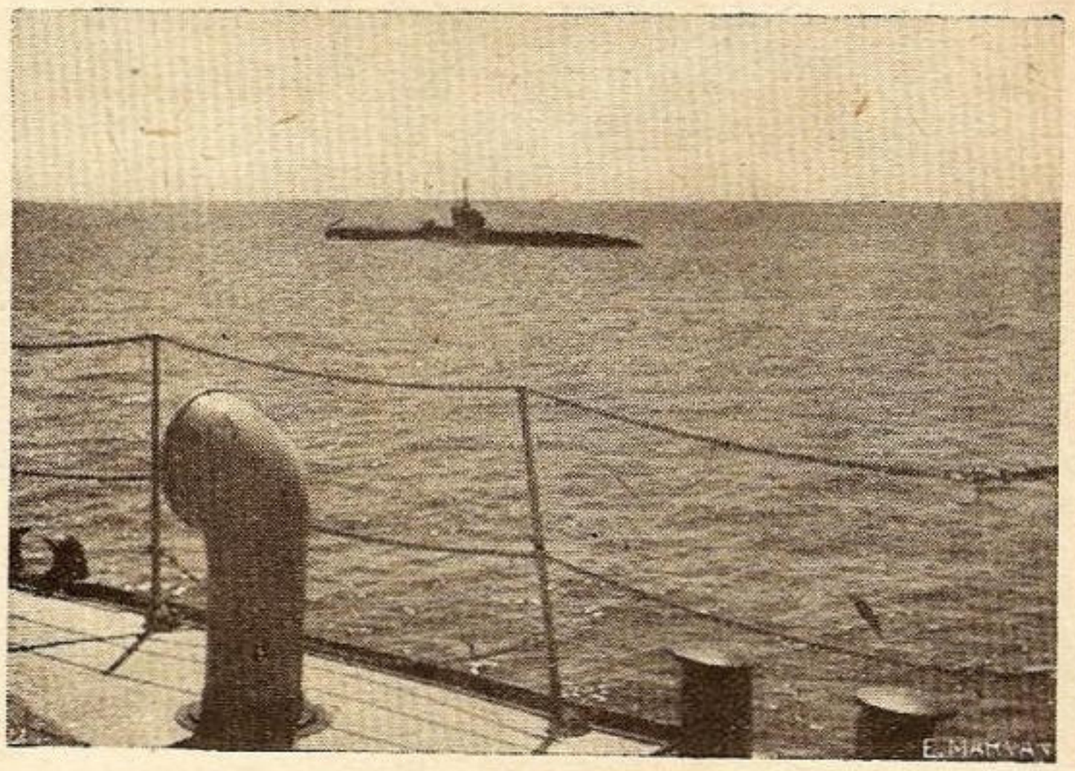
Acest minister, care a început modest şi care, am plăcerea de a anunţa azi, că se va complecta prin trecerea Direcţiunii Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă dela Ministerul Comunicaţiilor la cel al Marinei, va fi chemat, sunt sigur, să desvolte marina noastră, aşa cum am conceput-o Eu, ca un organism unic de propăşire naţională.

Astăzi, putem zice că serbăm pentru prima dată aci serbarea Marinei unificată a Ţării Româneşti. Nu vorbim aci de marină de comerţ şi marină de război, ci vorbim de Marină şi NU ESTE SERBAREA MARINELOR, CI ESTE SERBAREA MARINARILOR.

Spiritul marinăresc, care cere o educaţie deosebită, care face ca oricine care a trecut prin marină să devină şi să rămână un cetăţean conştient şi util ţării sale, este spiritul care doresc să domnească atât în marina de comerţ cât şi în cea de război.



Contratorpilorul francez „Vauban".



Submarinul „Delfinul" gata de afundare.

Marina noastră a trecut prin nenumărate greutăţi, a trecut, pot să spun, prin ani de jale.

Incepând cu ziua de azi afirm — şi voi avea grijă ca aceasta să fie o realitate — marina noastră a păşit pe drumul propăşirei, al sporirei şi întărirei ei.

Incercările cari s'au făcut, modeste, astăzi încep să se desvolte din ce în ce: pe tărâmul marinei comerciale achiziţionarea a celor prime vase acum câţiva ani, iar în anul viitor aducerea a două noui vase de pasageri, cari vor purta numele de „Transilvania" şi „Basarabia" pentru ca să ducă astfel pestă mări şi ţări fala provinciilor noastre unite.

Această desvoltare, care a început cu marina de comerţ, va continua de azi înainte — pot afirma — şi cu marina de război. Este o marină scumpă, totuşi, avem nevoie de ea.

Ce anume vase se vor cumpăra, nu am căderea de a indica aci. Dar pot afirma din nou că marina noastră va spori în anii ce vor veni.

Am toată bucuria de a anunţa că un vechiu proect, care ştiu că este drag tuturor sufletelor marinăreşti, faimoasa bază navală, va începe să se înfăptuiască.

Acestea sunt veştile bune pe cari, în această zi de sărbătoare, le pot aduce marinarilor Mei, de cari — cred că este aproape de prisos să repet — sufletul Meu este atât de puternic legat şi cari pot conta în orice clipă pe toată grija Mea.

Cu toată dragostea sufletului Meu, ridic paharul pentru sporirea şi întărirea Marinei şi în deosebi pentru sănătatea marinarilor Mei.

(Ultimele cuvinte ale M. S. Regelui au fost acoperite de puternice aplauze şi ovaţiuni).

La 16. Punerea pietrei fundamentale la uriaşele lucrări de consolidare a malurilor dinspre Nord, cari se năruiau prin infiltraţiuni şi ameninţau să transforme Constanţa în insulă.

D. Horia Grigorescu, primarul Municipiului a făcut un istoric al studiilor, cari datează încă din 1895 şi cari de abia acum încep a se înfăptui.

La 17. Desvelirea statuei reginei poete Carmen Sylva, ridicată de un comitet în frunte cu d. *Coriolan,* directorul liceului *„Mircea* cel Bătrân". Au vorbit d. Coriolan, d. dr. C. *Angelescu,* ministrul Educaţiei, care a făcut un sublim portret al femeiei, reginei, poetei, mamei răniţilor, Carmen Sylva, d. Ludovic Dauş în numele scriitorilor români, d. Gherghel care a recitat o evocare originală.

La 18, regate şi concursuri de înnot la Casa Bărcilor, organizate de F. R. S. N. cu concursul Salvamarului şi L. N. R. al căror rezultat se găseşte în altă parte a revistei.

După terminarea concursurilor şi împărţirea premiilor, Suveranul a decorat *proprio manu,* cu „Medalia Maritimă". Pentru servicii aduse marinei şi pentru merite excepţionale, următoarele persoane:

MEDALIA CLASA I NAVIGANŢI:

A. S. Imperială Arhiducesa Ileana.

Vice Amiral Bălănescu Ioan; C'Amiralii: Roşca Eugen, Schmidt Victor; C'Amirali de rezervă: Eustaţiu Sebastian, Negrescu Nicolae, Coandă Ioan, Boerescu Cezar, Mărgineanu Gheorghe; Comandor de rezervă Perieţeanu C-tin; Inginer Caramfil Nicolae, fost Ministru; Dr. Costinescu Ioan.

CLASA I NENAVIGANŢI

Tătărescu Gheorghe, Preşedintele Consiliului de Miniştri; Cancicov Mircea, Ministrul Finanţelor; Franasovici Richard, Ministrul Comunicaţiilor; General Glatz Alexandru, Subsecretar de Stat; Constantinescu Dumitru, Guvernatorul B. N. R.; Vardala Ioan, Director General P. C. A.; Ghica Ioan, Adm. Delegat S. M. R.

CLASA II NAVIGANŢI

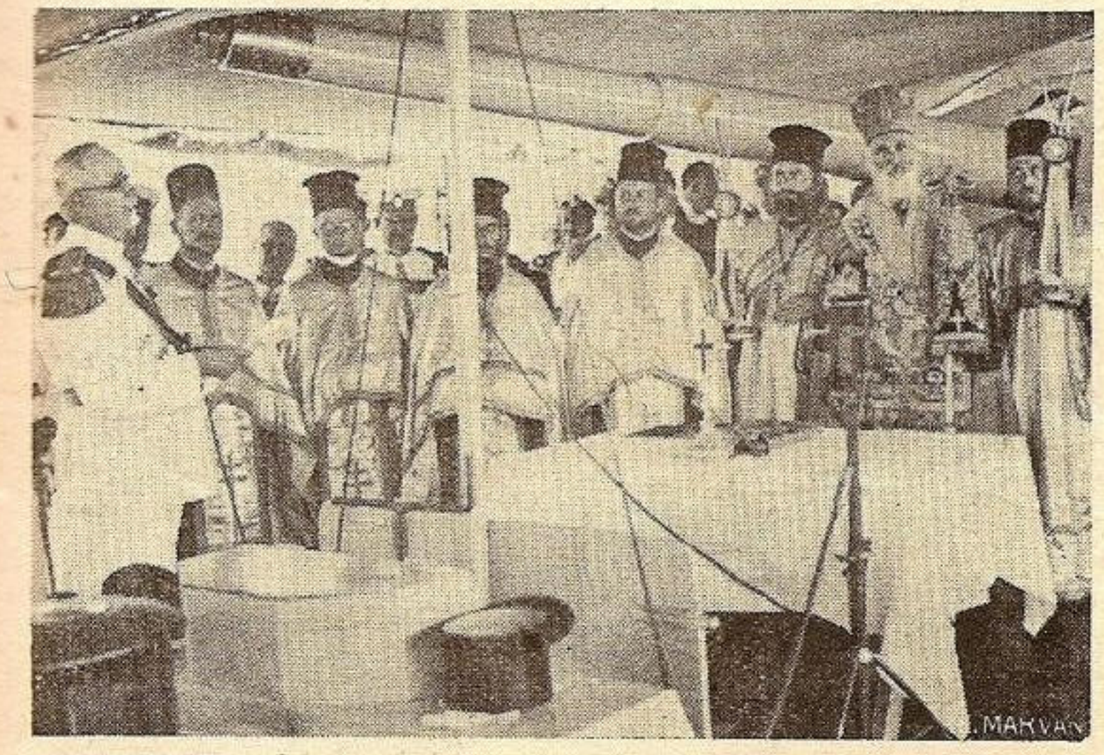
Comodori: Koslinsky Gh. şi Gheorghiu Alexandru; Comandori: Dumitrescu Gheorghe şi Fundăţeanu Preda; Cpt. Comandori: Ştiubey Alex. şi Roman August; Lt. Comandor Peliman Aurel; Căpitan Voinescu Victor; Cpt. Comandor-Mecanic Sterian Teodor; C.Amiral rezervă Păiş Nicolae; Comandori rez.: Ionescu Cerna-Constantin, Nedelcu Octav, Negulescu Aurel, Constantinescu Gh. şi Tăutu Eugen; Cpt. Comandor rez. Răşcanu Iosif; Fournaracky Robert, Secretar G-ral Yacht Club Regal Român; Inginer Brăescu Radu; Herdan, industriaş; Comandanţi navă S. M. R.: Antonescu Ioan, Mărăcineanu Nic., Mauguş Nicolae, Bădescu Nicolae, Bădescu Gh., Marcu Marcu şi Brânzei Dumitru; Zaharov Ambrosie, Medic navă S. M. R.; Elefteriu Gh. Mecanic navă S. M. R.; Ispas Petre, Maestru princ. Marina Regală; Semenescu Ioan, Inspector princ. N. F. R.; Dumitrescu Victor, Inspector N. F. R.

CLASA II NENAVIGANŢI

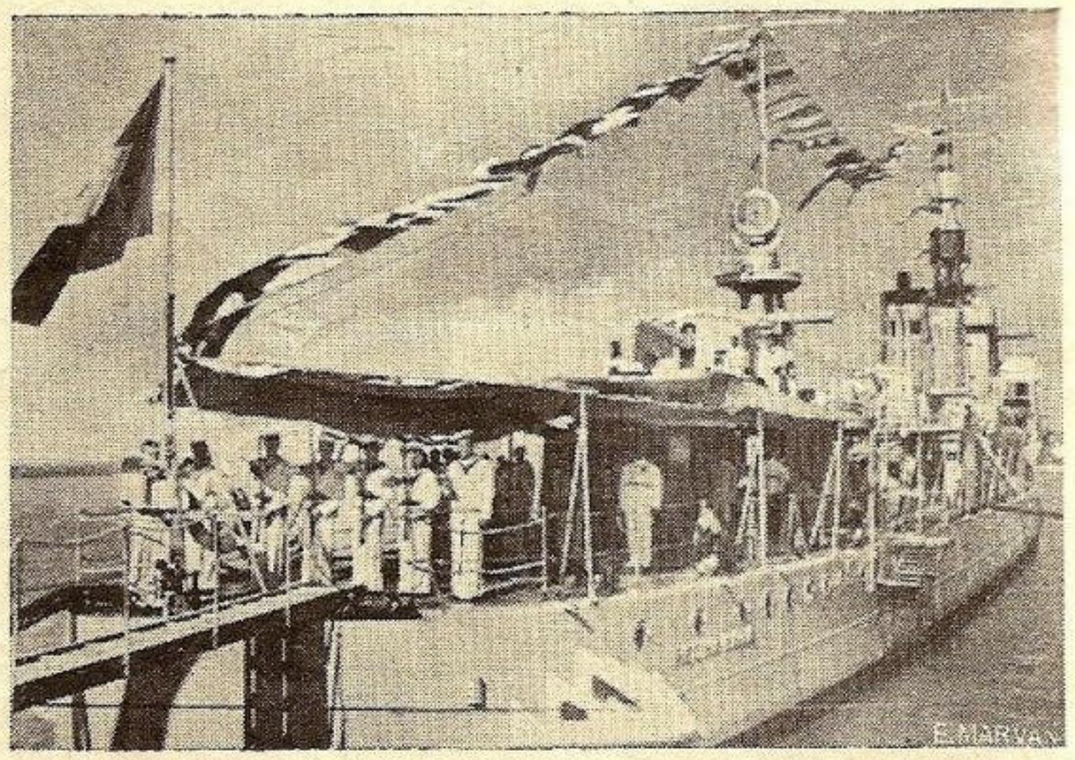
Cotovu Virgiliu, Director S. P. M.; General rez. Schina Mihail; Voiosu Teodor, Inginer Serv. Hidraulic; Avocat Sărăţeanu Dan; Avocat Vulpe Aurel; Inginer Malaxa Nicolae, mare industriaş; Dragnea Arion, Insp. Mecanic S. M. R.; Vareton Eugen, Inspector S. M. R.; Crăsnaru Ioan, Inspector S. M. R.; Comandor rez. Popescu Ştefan, Insp. Porturi; Cpt. Comandori rez.: Popescu Virgil şi Ştefănescu Romulus; Locot. Comandori rez.: Constantinescu N., Borş Dumitru şi Păunescu Aurelian; Cpt. Comandor Constantinescu Mihai.

CLASA III NAVIGANŢI

Căpitanii Mecanici: Petrescu Anton şi Botel Ştefan; Căpitanii: Reţeanu Eugen, Lungu Corneliu, Cristescu Ioan, Bercea Alexandru



D. Vice-Amiral I. Bălănescu, rostindu-şi cuvântarea.



Distrugătorul „Regina Maria" gata a primi pe M. S. Regele la bord.

şi Ringhiopol Haralambie; Locotenenţii: Antonescu Teodor, Stoian Ioan, Sârbu Tiberiu şi Balaban Gheorghe; Locot. Mecanici; Panaitopol Panait, Ionescu Mihai şi Savopol Nicolae; Dobre Constantin, Maestru cl. I; Cristescu Nicolae, Maestru cl. I; Alexe Iordache, Maestru cl. II-a; Petre Gheorghe, Maestru cl. II; Dimos Eustaţiu, Mastru cl. III; Submaeştrii cl. I: Niţulescu Alexandru, Nae Marin, Ignat Constantin, Nestor Ştefan, Ştefan Gheorghe şi Cocleţ Vasile; Melinte Gheorghe, Submaestru cl. II-a; Munteanu Costache, Sub maestru cl. II; Sergent Mocofan Dumitru, Caporalii: Clim Gheorghe, Bărbosu Ioan şi Arvat Gheorghe; Soldat Dogaru Marin; Comand. navă S. M. R.: Mihu Victor şi Alexandrescu Ştefan; Dr. Văgăi Alex., Medic navă S. M. R.; Of. Mec. S. M. R.: Basa Nicolae, Velicu Vasile şi Duca Florian; Cristodorescu Alex. Comand. N. F. R.; Sava Nicolae, Comand. pensionar; Ivanovici Nicolae, Comand. pens.; Florescu Romulus, Controlor mec. N. F. R.; Iliescu Dumitru Mecanic N. F. R.; Dănilă Petre, Mec. pens.; Gavrilescu Nicolae, Mec. pens.; Sârbu Dumitru, Pilot; Dănuloiu Zaharia, Pilot pensionar; Machedon Gheorghe, Pilot pens.

CLASA III NENAVIGANŢI

Căpitan Comandor Cristescu Nicolae; Locot. Comandor Prosinag Carol; Colonel rez. Petrescu Petre; Plut. Major Sanitar Mândru Ioan; Serg. rez. Dür Iosif.

„Propriu motu" a fost decorat şi delegatul Ligii Navale Poloneze d. General Wieczorkiewicz.

După distribuirea premiilor şi decoraţiilor, d. ministru Radu Irimescu, a mulţumit Suveranului, pentru distincţiunile acordate ofiţerilor.

După aceasta, M. S. Regele, Marele Voevod Mihai, membrii guvernului şi întreaga asistenţă s'au dus cu maşinile la hotelul Terminus al Oficiului de turism, unde a vizitat lucrările cari aproape sunt terminate.

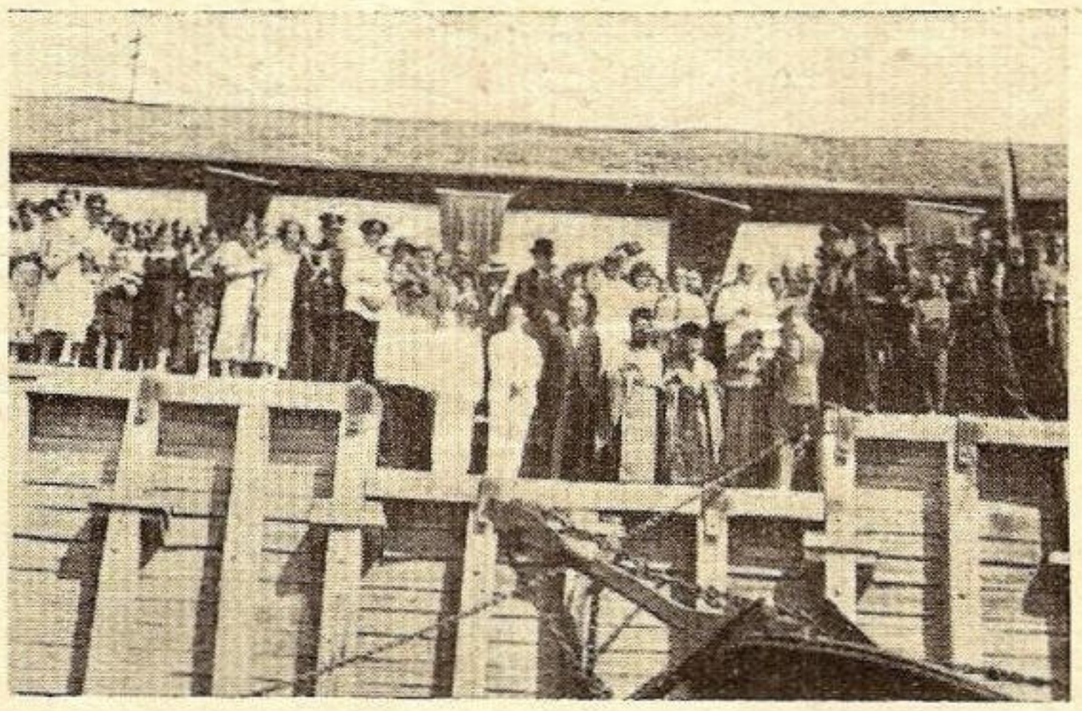
Seara la orele 21, M. S. Regele a prezidat un banchet oferit de primăria municipiului Constanţa, pe terasa cazinoului Mamaia, la care au participat numeroşi invitaţi.

CĂLĂRAŞI

Solemnitatea din portul nostru, care a avut loc în ziua de 15 August, Patronul Marinei, s'a desfăşurat ca în toţi anii, în mod cât se poate de satisfăcător.

Astfel conform programului stabilit, la ora 11 s'a oficiat în marchiza din port, un serviciu religios pentru pomenirea eroilor marinari, cari şi-au dat viaţa în războiul cel mare de întregire a Neamului, în care timp muzica militară a Reg. 23 Infanterie, a intonat ruga.

La ora 11,30, o frumoasă ancoră de flori naturale, cu panglică



Călăraşi : Autorităţile şi publicul asistând la serbări.

trei culori şi cu înscripţie din partea L. N. R., a fost aşternută pe apă, iar după un minut de reculegere, a fost scufundată, în timp ce muzica iarăşi intona ruga.

Ca în toţi anii, la această solemnitate, au luat parte reprezentanţii autorităţilor civile şi militare, compania de premilitari din localitate şi un numeros public.

Cu toată buna voinţă a Onor. Drecţiunei N. F. R. excursia proectată cu vaporul de pasageri Borcea, nu s'a putut face ; în port ne fiind niciun vapor de rezervă pentru înlocuirea vasului de pasageri „Borcea", astfel că aducând din alt port, un alt vas ar fi necesitat cheltueli simţitoare.

Cu ocaziunea acestei solemnităţi, personalul acestei Căpitănii, a chetat printre comercianţi, muncitorii din port, navigatori, etc., în beneficiul L. N. R., rezultând neto suma de lei 7177 (şapte mii una sută şaptezeci şi şapte).

CETATEA

Comitetul alcătuit din d-nii *G. V. Coman* Căpitanul Portului Cetatea, împreună cu d-nii *I. Ponea* Picherul Portului, *N. Stoian*, gr. Vămei şi *Teodor Tacu* agent N. F. R., a procedat la organizarea serbărei patronului Marinei, cu un program bogat, notat mai jos.

1. Slujba religioasă făcută de către preoţii Ionel Colită şi Costel Popescu, în asistenţa autorităţilor din port, a învăţătorilor din comună şi a unui numeros public.

La terminarea slujbei religioase s'a aruncat în apă crucea făcută din flori, în memoria ofiţerilor şi marinarilor morţi pentru întregirea neamului.

2. A urmat apoi, Concursul de înnot cu trei premii şi 3 concursuri de bărci cu trei premii.

4. Luarea purcelului după scondru.

5. Aruncarea raţelor în Dunăre.

După terminarea serbărei toţi cei arătaţi mai sus, au fost invitaţi la o gustare la Cantină, din iniţiativa şi pe a sa cheltuială a d-lui Ioniţă M. Popa din comuna Cetate, care a contribuit şi la celelalte cheltueli.

Notăm că din partea Primăriei nu am avut nici un concurs.

CORABIA

La ora 11, publicul în frunte cu preoţii *Mărculescu, Popescu, Buzatu* şi d-nii dr. *Macavescu*, deputat, *Sică Popescu*, ajutor de primar, *Grigore Dumitrescu*, secretarul general al primăriei şi şefii celorlalte autorităţi din oraş, se incolonează în piaţa primăriei şi cu muzica regimentului 1 grăniceri, pornesc spre port, unde alt public şi numeroşi muncitori de port aşteptau sosirea coloanei.

Portul şi vasele sunt pavoazate.

Pe bordul şlepului „JEANNE", frumos ornat cu pavilioane şi verdeaţă, iau loc autorităţile şi mult public.

Preoţii fac un impresionant serviciu religios şi după ce citesc numele marinarilor noştri morţi pentru patrie, preotul Mărculescu, a ţinut o inimoasă cuvântare, proslăvind pe eroii marinari şi, după ce arată ce este marina şi foloasele ei, îndeamnă pe toţi românii să-şi dea obolul pentru desvoltarea marinei noastre.

In acest timp, se distribuie cocarda Ligei Navale Române.

După terminarea serviciului religios, autorităţile şi parte din public, s'au îmbarcat pe remorcherele „Machis" şi „Castor", ai căror comandanţi s'au pus în mod gentil la dispoziţia noastră, şi ambele vase, cuplate, ies la larg unde, în sunetul rugăciunei cântată de muzica miitară care se ambarcase pe unul din remorchere, s'a fundarisit o frumoasă ancoră de flori făcută de primărie.

A urmat apoi o excursie pe Dunăre, în timpul căreia muzica militară a executat un program muzical ales.

CRAIOVA

Ziua marinei a fost sărbătorită la Craiova, printr'un Te-Deum oficiat la catedrala „Sf. Dumitru", unde a ţinut o predică preotul Bazilescu.

La ora 11 jum., la strandul dela Jiu, s'a oficiat un nou serviciu religios de întreg clerul catedralei „Sf. Dumitru".

Răspunsurile au fost date de corul catedralei.

După serviciul divin, preotul *G. Barbu*, parohul catedralei, a ţinut o cuvântare, preamărind ziua de 15 August în care cu 21 ani în urmă, oştirea română s'a avântat peste Carpaţi spre a împlini visul unirii tuturor românilor.

A arătat apoi avântul cu care au luptat marinarii români în războaiele purtate până acum şi a stăruit asupra datoriei ce o avem ca flota românească să fie întărită.

Au mai vorbit d-nii *Vasile Antonescu*, ajutor de primar şi prof. *Const. Brădeţeanu*, comandantul legiunii de cercetaşi străjeri, cari de asemenea au stăruit asupra rolului pe care-l are marina în viaţa ostăşească a statului român şi au arătat că avem datoria să facem cele mai mari sacrificii pentru a înzestra ţara cu o flotă demnă de importanţa pe care statul român o are în mijlocul popoarelor lumii.

Apoi, în sunetele rugăciunii cântată de muzica militară, un străjer a aruncat în apele Jiului o ancoră de flori, ca omagiu pentru ţară.

După amiază, la ora 4, s'au desfăşurat concursuri de înnot, de dube ţărăneşti şi bărci, la cari s'au împărţit mai multe premii.

De asemenea s'au desfăşurat diferite concursuri sportive la care au luat parte străjerii şi cercetaşii.

Seara, la ora 21, a fost o serbare veneţiană cu jocuri de artificii.

Concursurile şi jocurile au fost conduse de d. prof. Jean Constantinescu.

GALAŢI

Ziua marinei a fost serbată Duminică dimineaţa cu un fast de-

Călăraşi : serviciul divin.

Călăraşi : lansarea ancorei de flori.

osebit. In lipsa d-lui contra-amiral Eugeniu Roşca, plecat în concediu, programul serbărilor a fost întocmit de d. comandor Andone Calistrat, locţiitor de comandant al Diviziei de Dunăre.

La ora 8 dimineaţa, bateriile depe monitorul „Bucovina" comandat de d. locot. comandor Niţescu, au tras salve de tun anunţând începerea serbărilor, iar la monitorul „Ardeal" comandat de d. căp. comandor Ulic ca şi la celelalte vase din escadra de Dunăre s'a ridicat marele pavoaz.

Remorcherele marinei regale transportau invitaţii spre vasele ancorate în mijlocul Dunărei. Printre cei sosiţi la bordul monitorului „Bucovina", unde s'a oficiat Te-deumul de economul Savin, ca referent al eparhiei Dunărei de Jos, notăm pe d-nii : Constantin Ignat, prefectul judeţului ; general Arthur Phleps. comandatul diviziei de infanterie; avocat Dionisie Christoforatu, reprezentând pe d. primar al municipiului; chestor Dimitrescu, colonel Victor Popescu, comandor Georgescu, comandantul escadrei de Dunăre, comandor Năsturaş, directorul arsenalului marinei; căpitan comandor Isvoranu ,lt. col. Raţiu, lt. col. Popovici, preşedintele tribunalului militar. lt. col. Gună, căp. comandor Eisenbeisen, căp. c-dor Ulic, căp. c-dor Butaş, căp. c-dor aviator Niţulescu, lt. c-dor aviator Bâtca, maior de jandarmi Nicolaescu, lt. c-dor Eugen Deleanu, lt. col. Pelopida, căp. Ştefan Ţărăneanu, locţiitor de primprocuror al parchetului militar, căpitan Mircescu, etc., apoi d-nii : Menelas Mantu, C. Brăescu, G. P. Scheianu, consilier la Curtea de apel, Gaston Mouile, consul al Franţei, cavaler Pancaldi, vice consul al Italiei, Iordan Stănescu, şeful serviciului de siguranţă, ad-tor financiar Portase, Chiriţă dirigintele oficiului, etc.

CUVÂNTAREA D-LUI COMANDOR ANDONIE

D. comandor *Andonie Calistrat,* locţiitor de comandant al Diviziei de Dunăre, a rostit o impresionantă cuvântare: Ziua de 15 August, a spus d-sa, este consfinţită de biserică a sărbători Ziua Maicii Domnului. Este una din cele mai însemnate sărbători ale creştinilor. Noi marinarii români am ales şi avem ca protectoare pe Sfânta Maria, o slăvim şi ne rugăm Ei să ne ferească de primejdie.

In războiul trecut marinarii şi-au dat tributul. S'au sacrificat pe altarul patriei 19 ofiţeri, 12 maiştri şi 240 grade inferioare adică, peste 10 la sută din efectivul de atunci. Să înălţăm rugi fierbinţi pentru sufletele celor cari prin jertfa lor au contribuit la realizarea idealului naţional. Să dovedim că jertfa lor n'a fost zadarnică şi să facem la fel când vremurile vor cere.

Scufundând astăzi o coroană de flori în Dunăre, s'o întovărăşim cu gândurile cele mai pioase, rugând pe Cel de sus să-i odihnească în pace pe aceşti eroi, alături de acei cari s'au jertfit pentru idealul unirii tuturor românilor.

Sărbătorirea zilei marinei îmbracă haina unei adevărate sărbători a neamului. Prezenţa M. S. Regelui în mijlocul camarazilor dela mare ne dă imboldul şi speranţa pentru viitor.

Această zi aminteşte fiecărui român datoria de a lupta pentru înălţarea marinei regale române la un nivel aşa cum toţi îl dorim. Dela comandant la marinar avem îndatoriri ca să meritäm încrederea M. S. Regelui, care este şeful suprem al oştirii.

Adresându-se ofiţerilor tineri d-sa le-a supus: pentru ca marina să corespundă rolului său de a asigura în mod eficace apărarea coastelor maritime şi fluviale e nevoie de o pregătire tehnică şi

Corabia : pe puntea şlepului „Jeanne" după serviciul divin.

profesională desăvârşită. Numai printr'un nivel ridicat al instrucţiei, al moralului şi al pregătirii marinăreşti vom merita încrederea tuturor. Să luăm exemplu dela înaintaşii noştri şi, strâns uniţi în jurul Tronului, să muncim cu râvnă, cu cinste şi să păşim pe calea dreaptă, aşa cum dictează interesele superioare ale ţării.

In acest moment, când toţi suntem adunaţi să serbăm această zi solemnă pentru marină, să ne îndreptăm gândul către M. S. Regele şi să strigăm din toată inima: Trăiască M. S. Regele Carol, Trăiască Marele Voevod de Alba Iulia şi întreaga Dinastie !

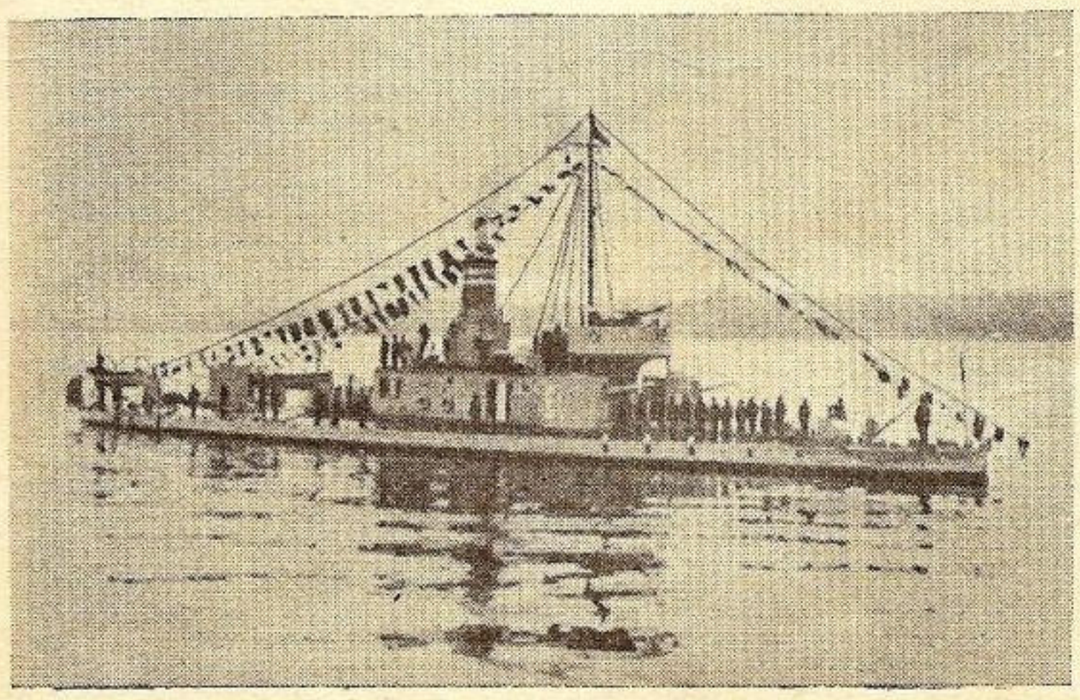
Muzica a întonat Imnul regal şi din piepturile marinarilor au isbucnit urale.

ARUNCAREA ANCOREI DE FLORI IN APĂ

O ancoră de flori a fost aruncată în Dunăre în amintirea eroilor marinari, cari s'au jertfit pe altarul Patriei. Gorniştii au sunat : „Pentru onor" iar asistenţa a păstrat un minut de reculegere.

EXCURSIA PE DUNĂRE

Intreaga asistenţă s'a îmbarcat pe vaporul „Principele Carol" plecând într'o frumoasă excursie în susul şi apoi în josul Dunărei.



Galaţi : Monitorul „Bucovina" cu marele pavoaz.

Comandantul diviziei de Dunăre a oferit un bogat bufet invitaţilor. La şampanie, d. general *Arthur Phleps* a toastat pentru M. S. Regele Carol şi pentru propăşirea marinei.

Muzica a întonat Imnul regal şi asistenţa a isbucnit în urale.

La ora 1 după amiază vaporul, a acostat la cheiul portului Galaţi debarcând pe invitaţi, cari au mulţumit d-lui comandor Andone Calistrat pentru frumoasa primire făcută şi agreabilele clipe petrecute.

După amiază, la ora 5, s'au desfăşurat pe malul drept al Dunărei serbări, marinăreşti cu concursul Ligii Navale Române, secţia Galaţi, iar seara, escadra de Dunăre a fost feeric iluminată.

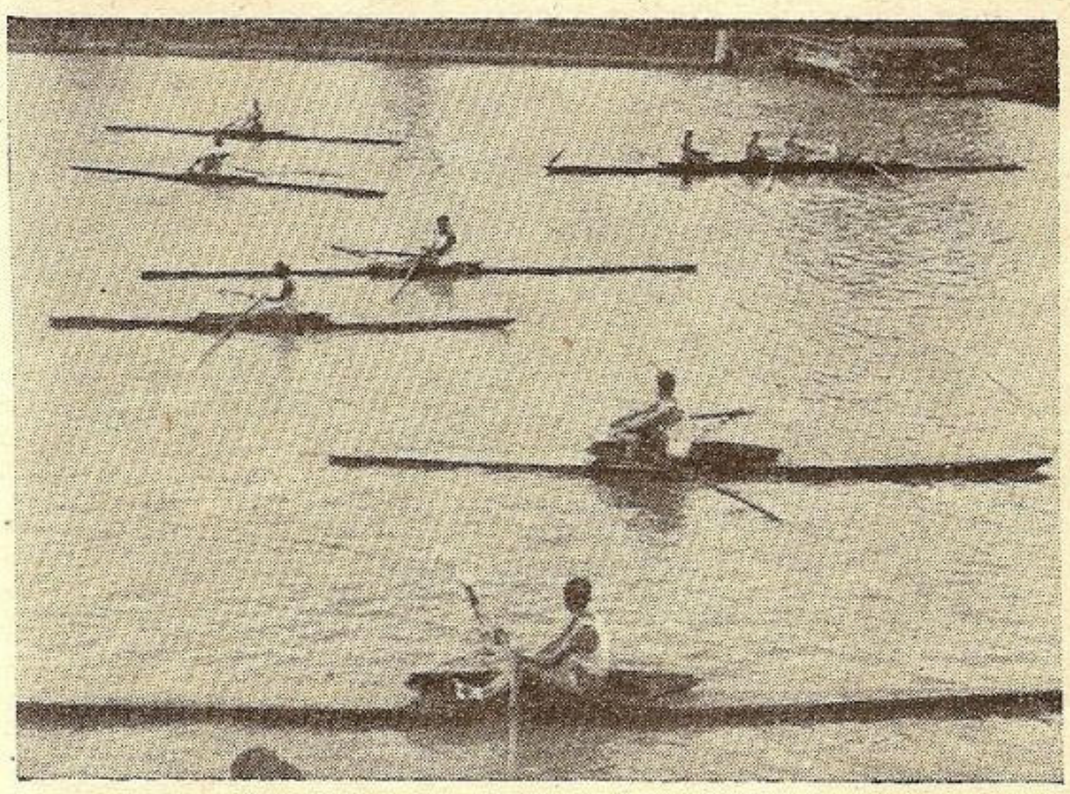
HÂRŞOVA

1. *Serviciul Divin,* a fost executat de preotul bisericii oraşului, care a ţinut şi o predică arătând însemnătatea sărbătoarei ; toţi au mers apoi dela biserică la Dunăre, unde pe ponton, s'a oficiat o slujbă religioasă pomenind numele celor 353 eroi marinari, morţi pentru patrie ; la sfârşitul slujbei o ancoră cu flori a fost aruncată în Dunăre în memoria lor.

2. *Executarea Programului Serbării.*

a) Concurs de înnot, cu premii în bani;

b) Vânătoare de raţe, prinse de tinerii ce au participat la înnot ;



Timişoara : Concurs de skifuri de o persoană.

c) Scondrul miraculos, în capul căruia a fost suspendat un purcel care a fost luat după o oră de încercări de un motorist.

d) Excursie pe Dunăre, la care au luat parte 150 persoane. Această excursie s'a făcut cu un pod aranjat pe două bacuri, instalându-se bănci şi scaune.

Podul astfel aranjat, a fost remorcat de 2 şalupe — după ce a fost ambarcată lumea pe el şi timp de 2 ore — vasul îmbrăcat în ramuri verzi şi pavoazat cu drapele naţionale a plimbat în amonte şi aval pe cei ce au luat parte la această serbare.

Impresia a fost excelentă, mai cu seamă că nu s'a perceput nici un fel de taxă.

e) Chermeză pe platforma cheiului sub cerul liber ; au fost 70-80 persoane care au fost distrate de o orchestră compusă din 4 persoane.

La toate acestea, din persoanele oficiale, au luat parte : Ajutorul de primar al oraşului, şeful garnizoanei şi judecătorul, iar primarul şi pretorul au lipsit fiind plecaţi din localitate, din ajunul serbării.

ISMAIL

Sub patronajul d-lui general *C. Constantinescu,* comandantul Div. XII şi a d-lui comandor *M. Constantinescu,* prefectul judeţului, s'a desfăşurat un program începând cu un serviciu divin, apoi cu scufundarea unei coroane de flori, defilare şi cântece. Cu acest prilej d. *Căp. Ulic,* căpitanul portului, a rostit următoarea cuvântare :

Prea Cucernice Părinte, Domnule General, Domnule Prefect,

Timişoara : Excursia pe canalul Bega cu şlepul N. F. R. remorcat de vasul jugoslav „Una".

Doamnelor şi Domnilor, Camarazi,

In fiecare an, la 15 August, sărbătorim tradiţionala zi a marinei.

Această zi este o întreită sărbătoare :

Este, ziua Sfintei Marii,

Ziua intrării în războiul pentru întregirea neamului,

Ziua sau patronul marinei.

Prin această sărbătoare, îndeplinim o datorie de înaltă educaţie ostăşească şi cetăţenească, legând nădejdile noastre de viitor, de firul de aur al trecutului plin de glorie şi jertfă.

Se împlinesc astă-zi 21 ani din ziua când, oştirea ţării, ascultând porunca Marelui Rege Ferdinand I, a pornit cu încredere şi însufleţire la isbândă, pentru a înfăptui visul nostru de veacuri : *Marea Unire.*

Ca şi pe fronturile armatei de uscat, pe fronturile de apă, pe ţărmurile Dunărei şi ale Mării, s'au dat lupte sângeroase, unde eroii marinari au luptat şi ei, cu aceiaşi îndârjire, aflându-şi mormântul în apele flviului şi ale Mării.

Serbând patronul Marinei, astă-zi, în ziua Sfintei Marii, ocrotitoarea marinarilor, recunoscători acestor viteji fii ai Patriei, am scufundat în apele Dunărei, o ancoră de flori, întovărăşind-o cu cea mai pioasă dragoste şi cu respectul profund pentru suprema lor jertfă.

Slăvită să le fie memoria şi faptele lor de arme, să oţelească puterile şi voinţa tuturor, prin pilda lor nemuritoare. . . . . .

. . . . . .

In aceste clipe, de reculegere sufletească, două sentimente profunde, ne mişcă în mod deosebit sufletul :

credinţa în Dumnezeu izbăvitorul suferinţelor noastre de veacuri

Timişoara. Comitetul organizator : d. G-ral Apostolescu, Lt. col. Mihăilescu, Căp. Alimănescu, primar Olariu.

şi credinţa în forţele nebănuite ale poporului nostru, datorită cărora s'au înfăptuit atâtea idealuri scumpe Ţărei.

Ziua de 15 August este o zi istorică, e piatra de hotar în cartea vieţei ţărei româneşti.

Ziua de 15 August patronează şi stimulează munca marinarilor, înaripează simţurile şi nădejdile celor tineri, îmbărbătează şi dă puteri de viaţă tuturor celor ce simt în fibrele sufletului o chemare sfântă pentru Cultul Mărei şi onoarea pavilionului (drapelului).

Este o datorie sfântă, a tuturor, ca în această zi, să ne înălţăm sufletele, până la culmile supremei jertfe ale acestor eroi, ai marinei şi armatei, căutând să ne pătrundem inima şi gândul de sublimul jertfei şi strânşi uniţi în jurul Tronului şi Drapelului să ne simţim purificaţi şi pregătiţi şi noi pentru orice pertfă.

Nu se ştie când şi din ce parte va fulgera, de unde va veni furtuna.....

Trebue să fim pregătiţi.

Pentru aceasta întreaga ţară, trebuie să-şi reamintească în această zi, că Marea, Dunărea, — apa — este un factor de prim ordin în viaţa Ţărei noastre, că marina în acelaşi timp este o înaltă şcoală de cultură şi energie, câmp vast de activitate al tuturor popoarelor, cheia propăşirei unei ţări.

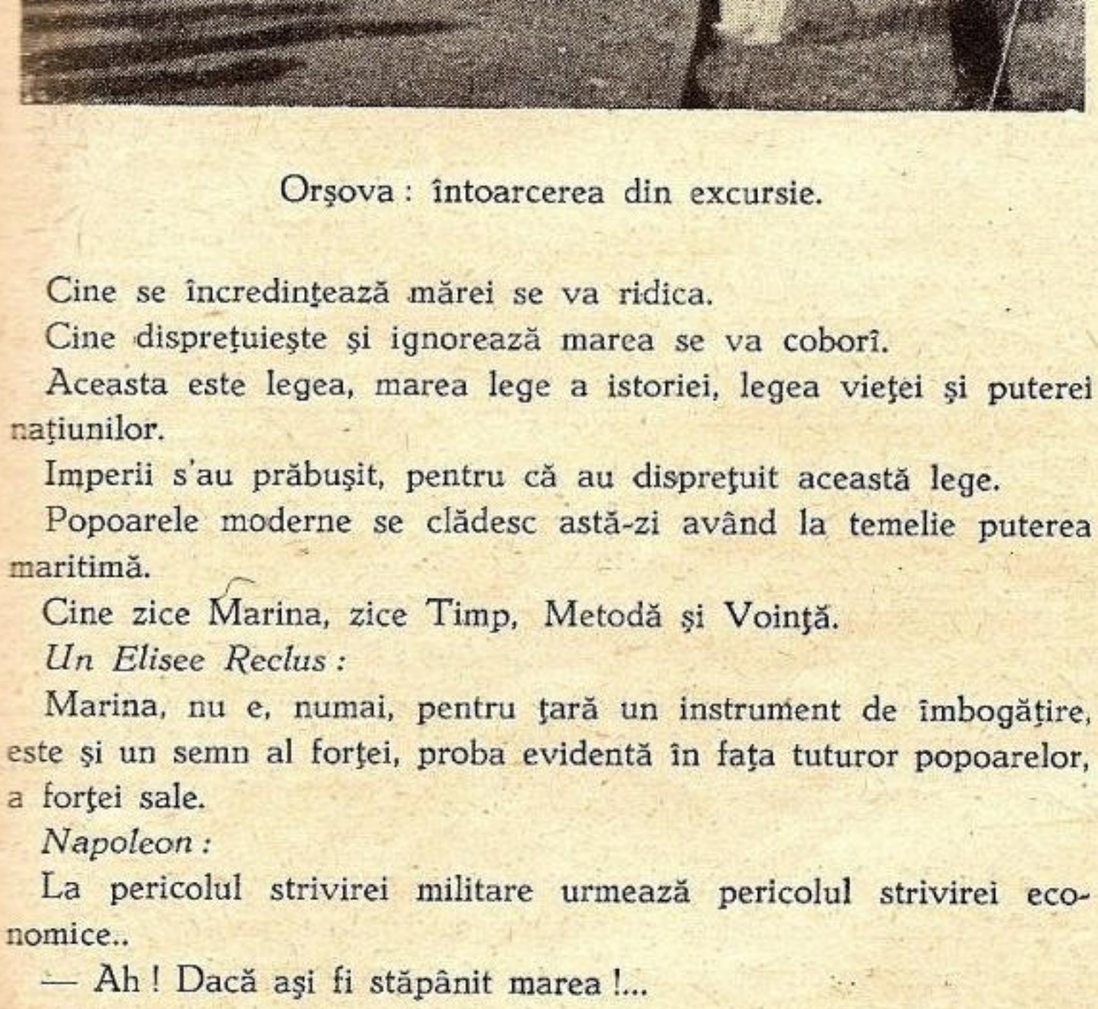
Trebuie să-şi reamintească mereu, totdeauna, cea ce a spus:

Un Charles Baudelaire,

Omule liber, întotdeauna îţi va fi dragă marea!

Un Thiers:

Cine dă pentru Mare, Marină, se va îmbogăţi.



Orşova: întoarcerea din excursie.

Cine se încredinţează mărei se va ridica.

Cine dispreţuieşte şi ignorează marea se va coborî.

Aceasta este legea, marea lege a istoriei, legea vieţei şi puterei naţiunilor.

Imperii s'au prăbuşit, pentru că au dispreţuit această lege.

Popoarele moderne se clădesc astă-zi având la temelie puterea maritimă.

Cine zice Marina, zice Timp, Metodă şi Voinţă.

Un Elisee Reclus:

Marina, nu e, numai, pentru ţară un instrument de îmbogăţire, este şi un semn al forţei, proba evidentă în faţa tuturor popoarelor, a forţei sale.

Napoleon:

La pericolul strivirei militare urmează pericolul strivirei economice..

— Ah! Dacă aşi fi stăpânit marea!...

Victor Duruy:

Marina, după agricultură, e cel mai mare izvor de bogăţie pentru un stat.

M. Kogălniceanu:

Orşova: serviciul divin.

Cheia mântuirei noastre este Dunărea, spre marea largă, deschisă tuturor.

— Asemenea să ne amintim întotdeauna cuvintele D-lui Prim Ministru G. Tătărăscu, prin care a dovedit cât de profund cunoscător este, al problemei marinei:

Sărbătorirea Mărei, Marinei, prilej de afirmare a unei nădejdi.

Destinele neamului nostru, sunt legate de destinele desvoltărei noastre, pe coastele mărei.

Prin jertfele ţărei, trebuie să se întărească şi să se desvolte forţele marinei.

Pavilionul nostru să poată străbate cât mai departe cărările mărilor.

Câte fraze atâtea adevăruri.

Să ne amintmi şi să nu iutăm nicioadtă cuvintele Majestăţei Sale Regelui nostru:

Marina nu e un lux, ci o necesitate, un scop, un element de progres şi civilizaţie, o şcoală de energie, o şcoală de îmbărbătare, o supremă şcoală de camaraderie şi sacrificiu.

Trebuie deci să ne pregătim.

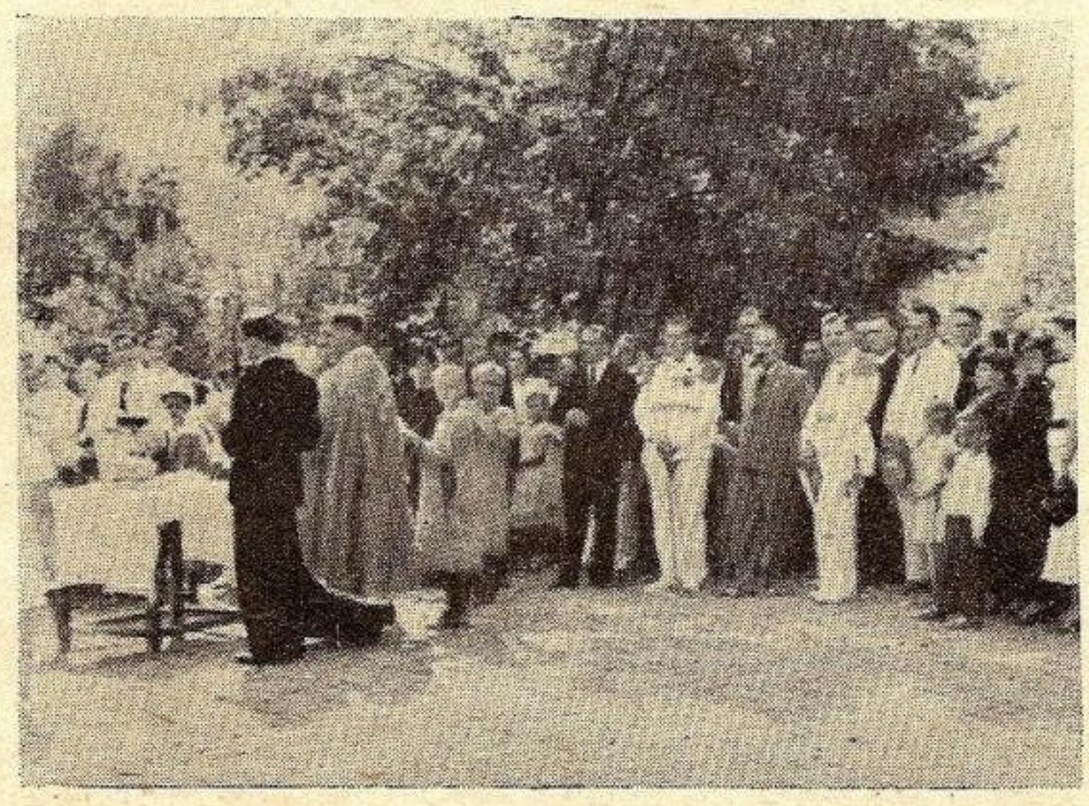
Cum?

Ascultând şi îndeplinind dorinţa M. S. Regelui, care tot cu această ocazie a spus:

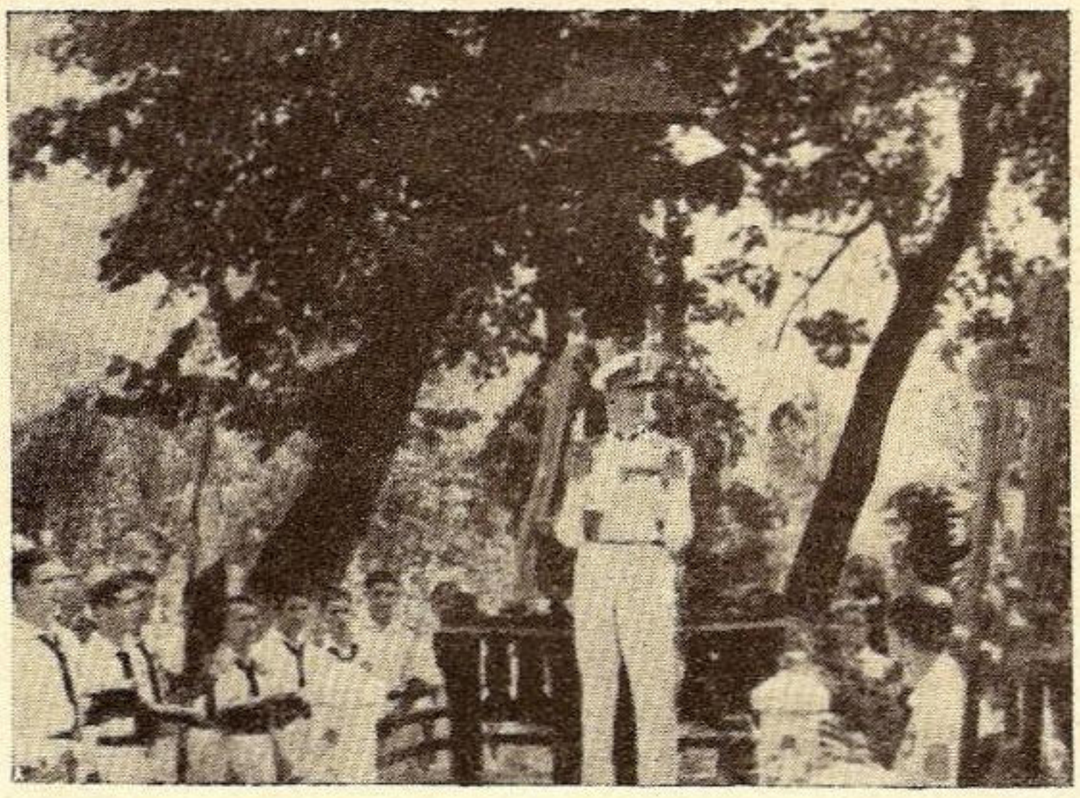
Ţiu ca marina noastră să fie o marină puternică, în care marinarii să fie adevăraţi marinari, a căror dragoste să fie departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de c singură familie: — nava lor...

Dacă până acum, această dragoste a făcut ca marinarii noştri să fie adevăraţi marinari, cari au uimit prin calităţile lor chiar pe străini, ea s'a plămădit pe puntea şi arborada lui Mircea.

— Azi... Mircea, nu mai este.



Orşova: asistenţa la servicil divin.



Orşova : Delegatul garnizoanei vorbeşte la mormintele eroilor.

— Mircea a îmbătrânit, a fost scos din serviciu, după mai bine de 50 ani de răscolire a talazurilor.

— Azi Şcoalele noastre de marinari nu mai au nici-o Navă-Şcoală unde tinerii să-şi facă practica plină de răspunderile carierei marinăreşti.

Azi Ţara noastră, este singura pe lume, fără Navă-şcoală, fapt care primejduieşte însăşi pregătirea viitoarelor cadre ale marinei.

Pentru aceasta, astă-zi de Ziua Marinei, când am venit cu toţii să depunem coroane de flori, frumoase şi sincere podoabe ale pământului, în solemna pace a apelor, mormântul firesc al marinarilor noştri, ape pe cari au trăit, au muncit, au iubit şi pentru care s'au jertfit, suntem datori, ca un omagiu pios pentru aceşti eroi, a da obolul nostru, pentru ca, o nouă Navă-Şcoală să fie cât mai grabnic dăruită bravei noastre marine.

Ei şi-au dat Viaţa !

Noi, vom da puţin, din multul, ce-l avem, datorită lor.

Aceste zise, să ne îndreptăm gândurile pline de respect şi devotament către Maestatea Sa Regele Carol II, — suveranul nostru iubit, care cu magia cuvântului Său inspirat, cu voinţa Sa neînfrânată a pornit la organizarea generaţiei tinere, — să le creeze un nou ideal care să dea Românei Mari — locul ce merita în concernul european şi mondial.

Să-I urăm sănătate şi glorioasa Domnie şi într'un glas şi suflet să strigăm :

Trăiască Maestatea Sa Regele Carol al II-lea,

Trăiască Marele Voevod Mihai.

Ura.

ORADEA

Ziua marinei s'a sărbătorit anul acesta cu un deosebit fast. Cu toate că timpul a fost ploios, totuş, prin felul cum a fost organizată această serbare, se marchează începutul unei frumoase tradiţii în oraşul nostru.

Locul cel mai indicat pentru un program nautic a fost strandul municipal, care a fost împodobit cu ghirlande de verdeaţă şi drapele.

După amiază, serbările au început printr'un concurs de înnot pentru domni şi doamne, la care au participat numeroşi concurenţi, dela cluburile sportive „Ferar", N. S. O.", „Stăruinţa".

S'au distins ca cei mai buni înotători d. Augustin Roja şi surorile Patcaş.

A urmat un ansamblu de gimnastică, cu premilitari, sub comanda d-lui lt. R. Popescu, din insp. preg. premilitare Oradea.

Seara a fost un match de water-pollo, între echipele Oradea A şi Oradea B. Echipa primă a învins cu 5—2. A arbitrat corect d. Varga.

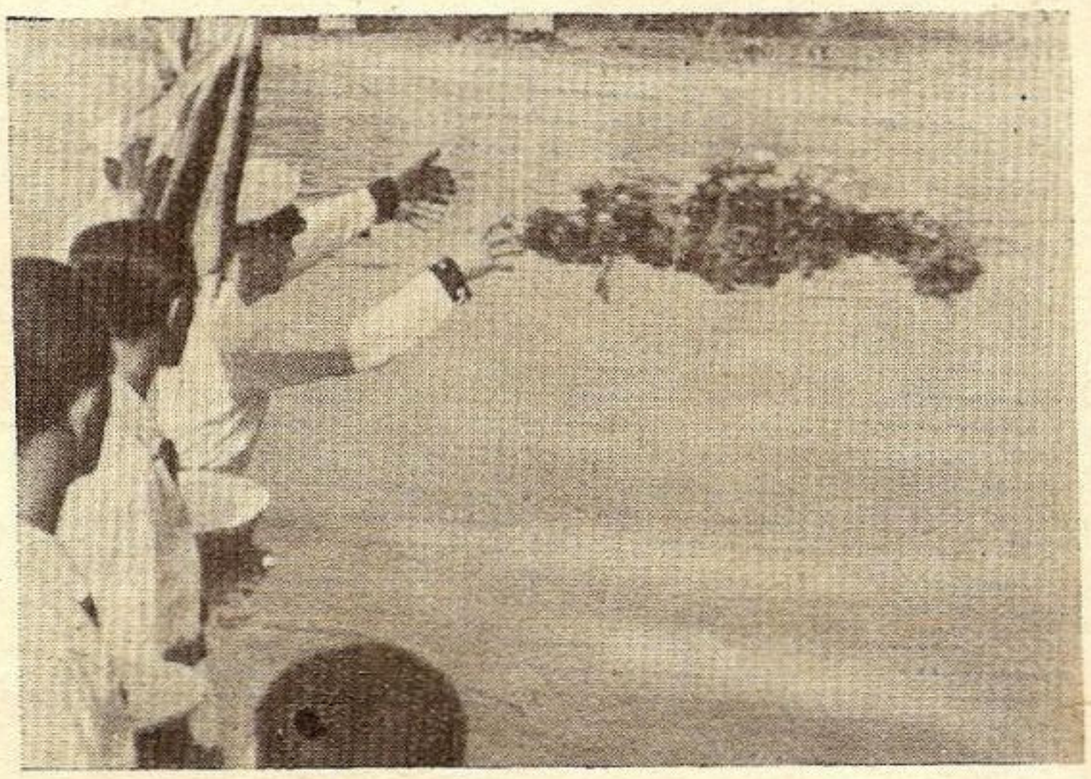
A urmat o şezătoare străjerească, cu 150 premilitari, cu un program frumos alcătuit din cântece, dansuri, ghicitori, etc.

Serbarea a fost organizată de Divizie şi au luat parte ofiţerii cu familiile lor, în frunte cu d. general Garoescu.

Programul s'a încheiat cu celebra uvertură „1812" de Ceaicowski.

ORŞOVA

Comitetul alcătuit din domnii : *Lt.-Colonel Gorescu Octavian,* Comandantul garnizoanei, *N. Spineanu,* Şeful vămii, *Matei,* Şeful



Orşova : aruncarea coroanei de flori.

poliţiei, *Prof. Gh. Crăciun,* comandantul cercetaşilor, *Dr. C. Petcovici,* primarul oraşului, *C. Kner,* inspector M. F. T. R., *Mihailovici,* inspector D. D. S. G., *Pasui Danilă,* delegatul N. F. R. şi *Mogoş Ion,* căpitanul portului, au organizat următorul program :

La 8,30 formarea unei procesiuni în piaţa lui „Ispir" şi îmbarcarea la pontonul N. F. R. Scufundarea în Dunăre a unei ancore de flori în cinstea marinarilor căzuţi la datorie, în prezenţa capilor bisericeşti şi a autorităţilor.

La ora 10 debarcarea şi formarea unei procesiuni spre cimitirul eroilor.

După serviciul divin, a urmat o cuvântare ocazională, depunerea coroanei, defilarea, reîmbarcarea şi debarcarea la ponton.

La ora 11,30, concursuri nautice cu premii, curse de viteză, cu bărcile cercetaşilor, curse de înnot, o tragi-comedie în port.

La ora 15, excursie cu vaporul şi un şlep amenajat cu pânze, în Cazane.

La ora 22. Serbare veneţiană pe cheu.

Serbările s'au desfăşurat cu entusiasm, cu toate greutăţile întâmpinate din cauza lipsei de vapoare naţionale. Societăţile M. F. T. R. şi D. D. S. G., au pus însă la dispoziţie gratuit navele lor.

Rezultatul material brut, a fost de 26.585, iar cel net, de 15,919, din cari 4.000 s'au dat cercetaşilor marinari, iar 11.919, pentru fondurile de propagandă ale Ligei Navale.

Orşova : defilarea străjerilor cercetaşi.

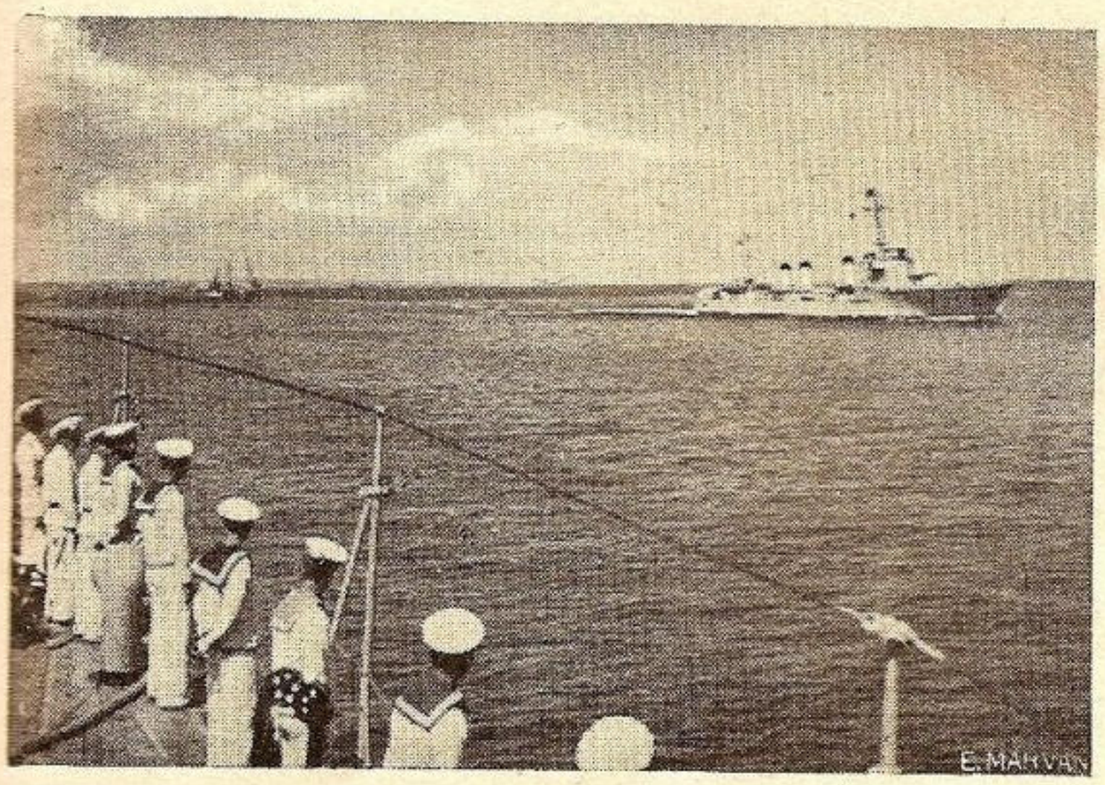
SULINA

Şi în anul acesta ziua de 15 August (Patronul Marinei) a fost sărbătorită la Sulina, cu multă însufleţire de populaţia locală. Oraşul şi portul nostru au fost frumos pavoazate, iar toate vasele aflate în port, atât cele româneşti cât şi cele străine, au arborat marele pavoaz.

Dela ora 8 dimineaţa, D-rele : *Caliopi Delianakis, Olga Rivière, Titia Teodorescu, Cristina Cenghia* şi D-nii : *Roger Felix* şi *Gheorghe Calinovschi,* au început să împartă cocarde publicului chetând pentru Liga Navală Română.

La ora 11.30 a. m., pe un şlep port-tun al Marinei Regale Române, adus în faţa sediului Secţiunii Sulina a L. N. R., s'a oficiat de către C. Sa P. Econ. *S. Vârgol'ci* şi C. Sa Pr. *Ioan Chiriacos,* un Te-Deum pentru pomenirea eroilor marinari, căzuţi în războiul pentru întregirea Neamului. La acest Te-Deum au asistat toţi capii autorităţilor locale, numeroşi funcţonari superiori din C. E. D. precum şi un numeros public.

La sfârşitul Te-Deum-ului, d-nii : *Dr. V. V. Stănescu,* Vice-Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R., Locot. *Limbie Ovidiu,* Comandantul Staţiunii Navale Sulina şi *G. B. Popescu,* Primarul Oraşului, au scufnudat în apele Dunării, o frumoasă ancoră de flori, jertfă eroilor marinari, în timp ce corul Catedralei cânta imnuri



Constanţa : revista navală.

de slavă, făcând din acest moment, unul din cele mai impresionante.

După aceasta, d-l Vice-Preşedinte al Secţinii Sulina a L. N. R. *Dr. V. V. Stănescu,* a rostit o frumoasă cuvântare, în care a arătat importanţa mare ce prezintă căile apei pentru viaţa noastră militară şi comercială, jertfa celor cari s'au sacrificat pentru acest bun nepreţuit şi a încheiat cu urări pentru M. S. Regele, Familia Regală, Ţara Românească şi Liga Navală Română, în uralele mulţimii.

Serbarea de dmineaţă s'a încheiat prin defilarea diferitelor îmbarcaţiuni cu motor a asociaţiilor sportive din localitate, frumos pavoazate şi împodobite cu verdeaţă.

La ora 17 a avut loc o mare serbare marinărească, condusă de D-l Locot. *Apostol Dobriceanu,* la care a asistat un public numeros, care a luat loc pe bordul şlepului port-tun precum şi pe pontonul de acostare al vaporului N. F. R.

Deschiderea serbării a fost anunţată prin explozia unei mine în Dunăre, după care s'a desfăşurat programul care s'a deosebit de cel din anii trecuţi, prin organizarea deosebită a concursurilor de înot şi îmbarcaţiuni.

La cursa de înot fond 2000 metri au participat 12 concurenţi, dintre cari au fost premiaţi D-nii :

Romulus Andreev, Premiul I lei 200.

Roger Felix, Premiul II lei 150.

Nicolae Jigarov, Premiul III lei 50.

După aceasta a urmat o cursă de înot fond 400 metri pentru copii între 10-15 ani, care a fost urmărită cu o deosebită atenţie şi a stârnit aplauzele mulţimii. Au participat 14 copii, dintre cari au fost premiaţi :

Ivanovici Niculae, Premiul I lei 150.

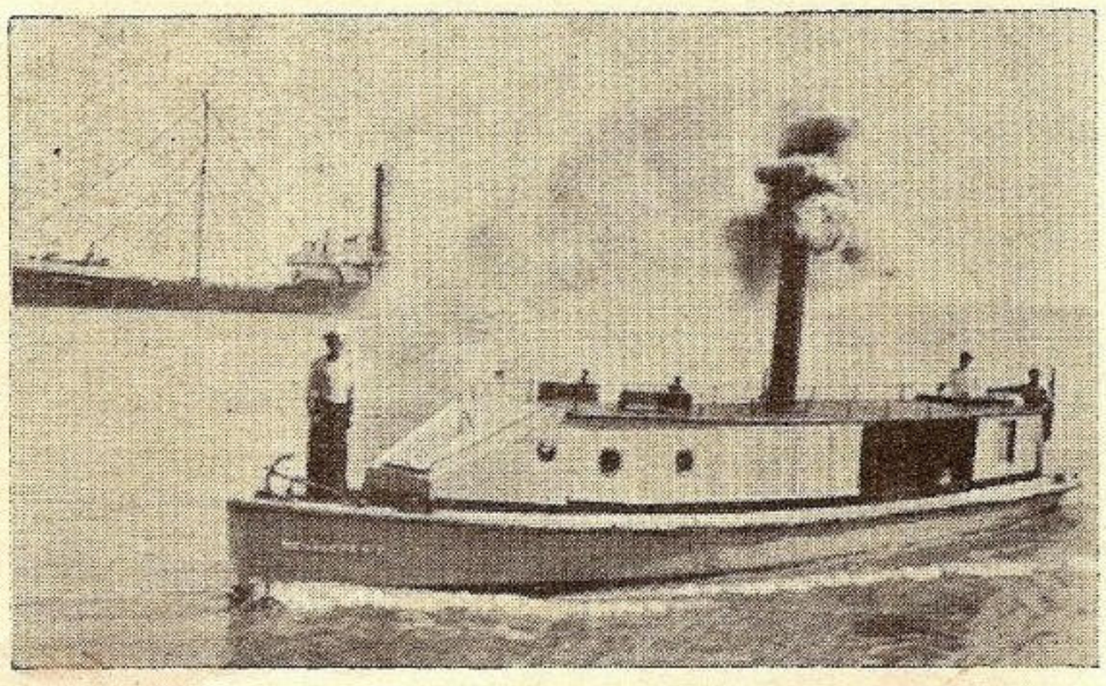
Smărăndescu Aurel, Premiul II lei 100.

Ciupercă Ştefan, Premiul III lei 50.

Au urmat apoi, curse de viteză de 100 metri, 200 metri şi 100 metri pe spate. La aceste probe s'au totalizat punctele şi la stabilirea mediei, următoarele premii au revenit D-lor :

Roger Felix, Premiul I lei 200.

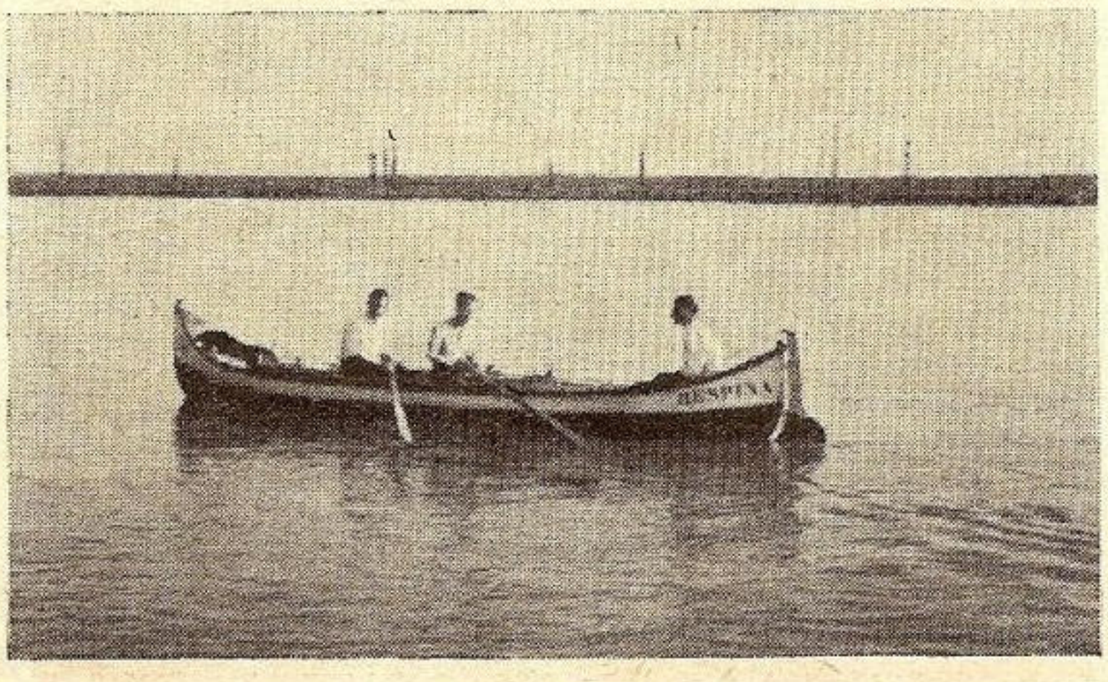
Zibileanu Dumitru, Premiul II lei 100.



Sulina : şalupa „Veghetorul" care a făcut poliţia în timpul serbărilor.

Curselor de înot au urmat diferite jocuri marinăreşti, la care au luat parte atât marinarii Staţiunii Navale Sulina, cât şi numeroşi amatori din oraş.

La ora 18,35 s'a anunţat prin microfon, plecarea caiacurilor în cursa de 1000 metri la vale. Din lipsa altor îmbarcaţiuni de acest fel, au luat parte la acest concurs numai fraţii *Ragenovici,* cu un caiac, tip canadian şi d-l *Milostin,* cu un caiac tip obişnuit. Premiul



Sulina : lotca „Despina" a L. N. R. care a luat premiul I la cursa de 1000 m.

de 150 lei, la această cursă, a revenit d-lui D. Milostin, care a reuşit să întreacă cu jumătate lungime caiacul canadian.

A urmat apoi întrecerea lotcilor Secţiunii Sulina a L. N. R. cu echipajele formate din marinarii Staţiunii Navale Sulina, grăniceri şi pescari, pe distanţa de 1000 metri. Premiul de 150 lei a fost luat de lotca „DESPINA" a Secţiunii Sulina a L. N. R.

După cursele îmbarcaţiunilor, marinarii Staţiunii Navale Sulina şi numeroşi civili amatori, au luat parte la diferite jocuri marinăreşti ca : prinderea purcelului pe şcondrul uns, lupta pe şcondru, prinderea raţelor în apă, sărituri, etc.

La sfârşitul serbării, tinerii: *Teodor Timofei* şi *Grigore Oloco,* au făcut o frumoasă şi interesantă demonstraţie pe aqua-planul remorcat de şalupa „Cpt. Panculescu Eugeniu" a Grupului Navelor Grănicereşti.

Serbarea s'a sfârşit la ora 19.35 prin explozia unei mine.

După serbare, D-l *V. V. Stănescu,* Vice-Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R. a împărţit premiile câştigătorilor în valoare de 1550 lei precum şi diplomele câştigătorilor concursurilor dela serbările din ziua de 15 August 1936.

TIMIŞOARA

Mulţumită străduinţei comitetului local alcătuit din domnii: Lt.-Colonel *Mihăilescu Grigore,* Comandantul Pieţii Timişoara, ca preşedinte, Maior *Mândreanu Petre,* delegatul garnizoanei, *Nicolae Spiridon,* delegatul prefecturei Timiş-Torontal, Căp. *Gheorghe Alimănescu,* Căpitanul portului Timişoara şi *Victor Cornea,,* delegatul Municipiului, serbările nautice organizate de autorităţile militare şi civile de „Ziua Marinei" au decurs în cea mai perfectă ordine şi rezultatele morale, materiale şi propaganda pentru Marină au întrecut aşteptările ,cu toate că dela ora 19 a început să plouă şi publicul a fost nevoit să plece. (Programul s'a terminat complect).

Programul a fost bine alcătuit şi a cuprins următoarele puncte:

I. Serbarea la Plaja Comunală, la ora 16.

a) Concursuri nautice cu premii, pentru schifuri, bărci pescăreşti, schiuri de apă, înnot (bărbaţi şi dame), acrobaţie cu bărci motor (ausbord) etc.

S'au distribuit concurenţilor medalii şi plachete.

Dans la parchet.

Muzică militară, Bufet şi plimbări cu bărcile şi şalupele.

II. Excursie pe canalul Bega cu şlepul la ora 15,30.

Intrarea absolut gratuită, a atras peste 300 persoane. Dans pe şlep şi vizitarea ecluzei Sân-Mihaiul Român. Muzica militară a Reg. 5 Vânători a distrat tot timpul excursiei publicul.

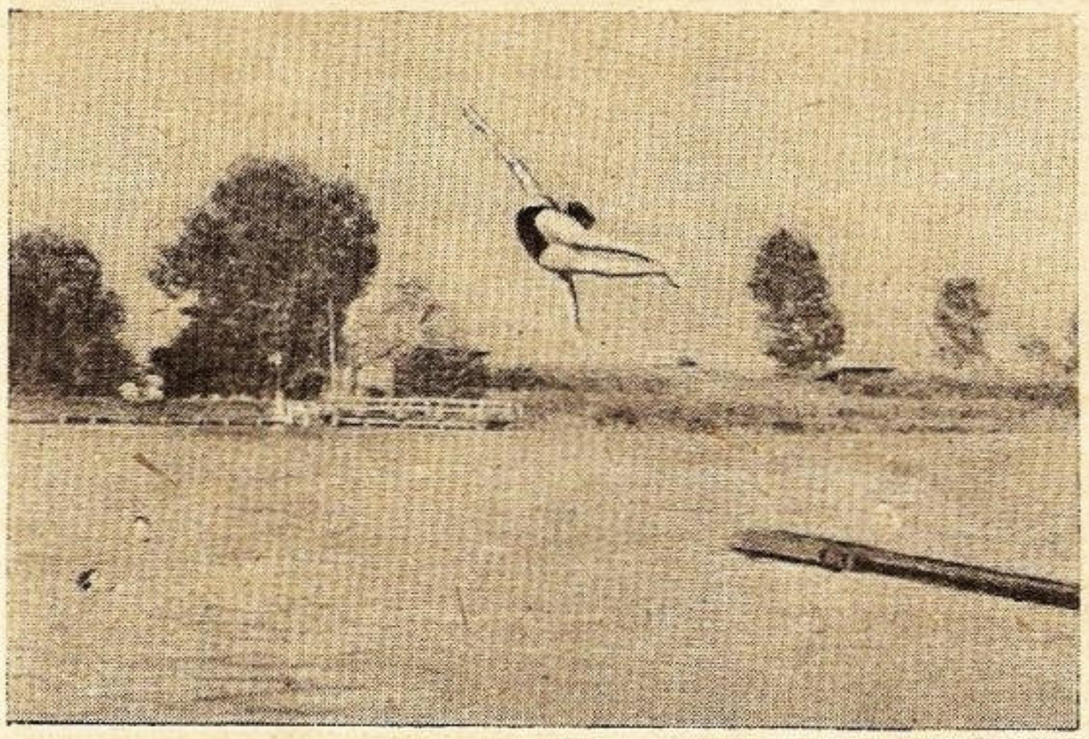
In timpul excursiei s'a făcut chetă benevolă strângându-se frumoasa sumă de lei 2.500. Excursia nu ne-a făcut nici o cheltuială. Agenţia I. R. P. a statului Jugoslav, aliat şi amic, ne-a pus remorcherul *„Una"* la dispoziţie complect gratuit.

III. Cheta în oraş, făcută de cercetaşii marinari, nu a dat decât 307 lei.

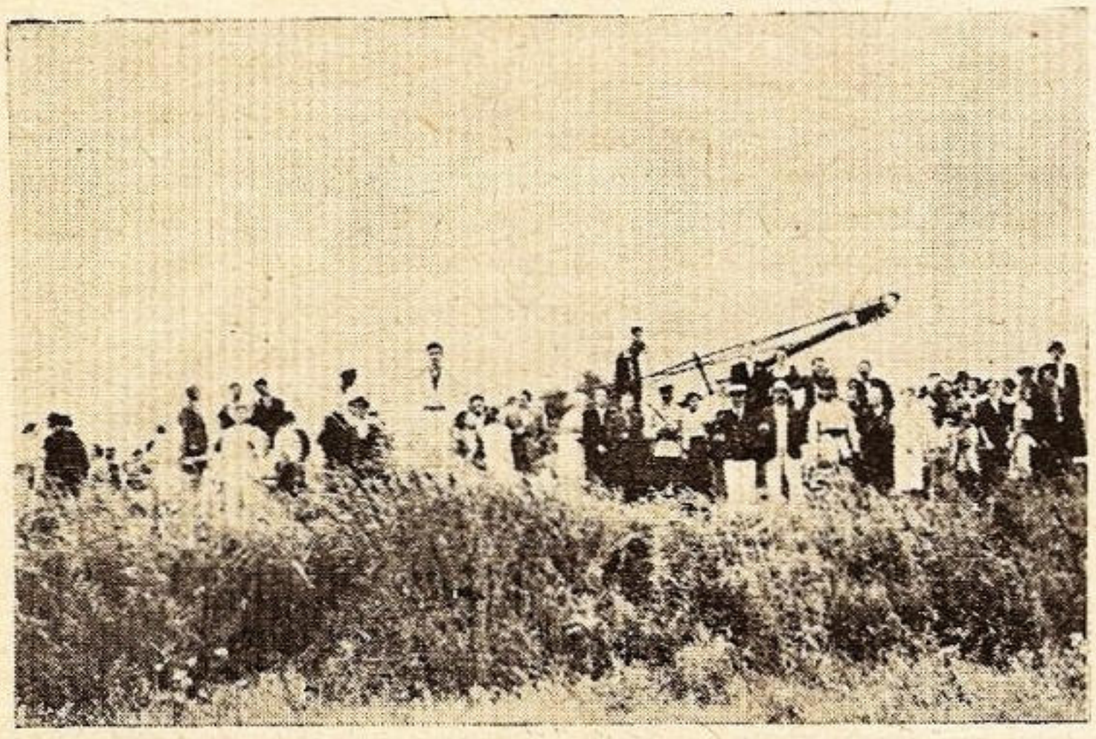
Rezultatele morale, materiale şi propaganda a fost peste aşteptări.

S'a adunat un venit brutto de lei 34.124 lei, din care scăzând cheltuelile, rămâne importanta sumă de lei 25.475, ce s'a depus la Ad-ţia Financiară pentru L. N. R., prin d-l Colonel Mihailescu Gr., Preşedintele Comitetului organizator.

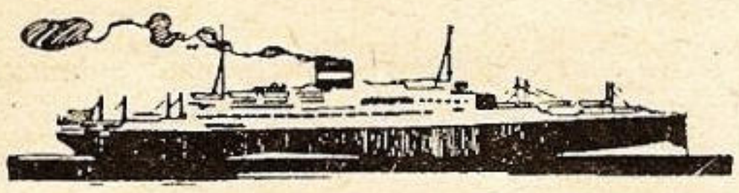
Propunerea comitetului organizator, ca din beneficiul realizat, 20.000 lei, să se verse pentru mărirea fondului „MIRCEA", iar 5.475, la fondul de propagandă a L. N. R. a fost aprobată de comitet.



Timişoara: concurs de sărituri.



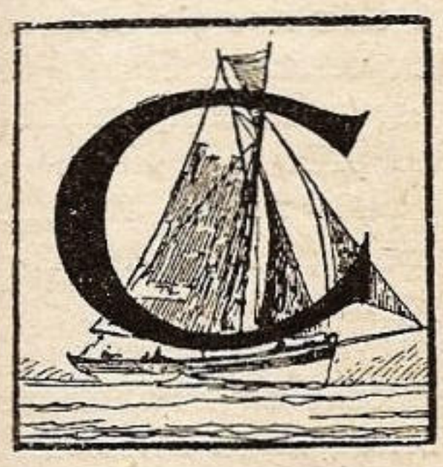
Timişoara: excursia la ecluza San Mihail român.



La centrala „LIGEI NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele cărţi:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O Corabie Românească de J. Bart	„	35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . .	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart.	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de pictorul Ştiubey	„	120

OCOLUL DELTEI IN CAIAC



CUNOSC de mult Delta. Nu odată mi-a fost dat să hoinăresc prin gârlele sale strâmte.

Ocolul Deltei însă, pe care plănuiam de mult să-l fac, nu l-am făcut decât în Iulie a. c.

Pentru această excursie m'am folosit de o barcă nu tocmai obişnuită.

„Mira" — aşa se numeşte caiacul meu — are o lungime de 3 m., iar lărgimea ei nu este decât de 56 cm.

Se înţelege că, cu astfel de dimensiuni „Mira" poate să primească pe bord numai o singură persoană şi este destinată numai amatorilor de senzaţii tari, care ştiu bine să înnoate.

Pentru a o pune în mişcare, mă folosesc de o vâslă dublă şi... de velă. Să nu se creadă însă că folosirea velei la o ambarcaţiune atât de mică, este uşoară. Ea cere o mare dexteritate, pe care n'am căpătat-o decât după o serie de naufragii.

Călătoria mea în jurul Deltei s'a început în ziua de 5 Iulie a. c., când am plecat dela Chilia-Nouă, spre Vâlcov.

Iată o scurtă descriere a călătoriei, făcută după însemnările din jurnalul meu de bord.

5 Iulie. — Pregătirile pentru plecare m'au făcut să nu părăsesc Chilia-Nouă în zorii zilei cum ar fi trebuit s'o fac, ci pela ora 10. Când treceam prin dreptul Chiliei-Vechi, am însemnat: „Ora 10 şi jumătate. Vânt favorabil, slab; Dunărea liniştită".

In drum spre Vâlcov am navigat aproape tot timpul cu ajutorul vâslei. Pela amiază, la babord a apărut vaporul „Ismail", silindu-mă să schimb direcţia în care mergeam, pentru a primi valurile pe care le-a ridicat ,cu prova.

La 3 după amiază, printre sălciile de pe mal au apărut turlele bisericilor din pitorescul Vâlcov.

Nu m'am oprit în faimoasa „Veneţie basarabeană", pe care o cunoşteam de mult, decât pentru o oră. Am luat masa într'un restaurant de pe malul unui canal şi, după o scurtă odihnă, am pornit mai departe.

Speram să ajung seara la Sulina. E posibil că aş fi ajuns, dar un vânt puternic dinspre provă nu mi-a permis să mai fac decât vreo 18 km. Până la mare mai rămâneau 2-3 km. Obosit, m'am hotărât să petrec noaptea la nişte pescari lipoveni.

6 Iulie. — Din jurnalul meu de bord: „Notez, plutind în voia curentului spre mare; anturaj fermecător; mii de păsări salută soarele care răsare, — pe când scriam, în barcă s'a urcat o lipitoare".

Puţin timp după ce am scris aceste rânduri, a apărut marea. O briză uşoară m'a făcut să desfac vela. Mă îndreptai spre vechiul far dela Sulina, care se vedea admirabil prin aerul limpede al dimineţii.

La Sulina n'am zăbovit decât câteva ore. Atâta mi-a trebuit pentru a vedea oraşul, vechiul far şi plaja.

La ora 13 am plecat mai departe. Vântul nu mai era favorabil, — bătea dela Sud, ridicând valuri şi silindu-mă să vâslesc cu încordare. Până la apusul soarelui n'am reuşit să mai fac decât 9 mile. M'am oprit la mijlocul drumului dintre Sulina şi Sf. Gheorghe. Noaptea am petrecut-o în baltă, lângă o stână.

7 Iulie. — Dimineaţa a început să sufle un vânt puternic dela N-V. Am desfăcut vela.

După câteva ore, apa mării a devenit tulbure, iar în depărtare a apărut biserica dela Sf. Gheorghe.

La intrare în braţul Dunării am dat peste nişte bancuri de nisip, care m'au făcut să părăsesc bordul „Mirei" şi s'o iau la remorcă până la o apă mai adâncă.

Când am ajuns în satul de pescari Sf. Gheorghe, m'am hotărît să urc braţul cu acelaş nume pe bordul unui vaporaş, care se pregătesc să plece la Galaţi, cu o încărcătură considerabilă de peşte. Dacă excursia mea ar fi fost întreprinsă cu scopul de a stabili un record sportiv, nu m'aş fi îmbarcat pe „Sf. Niculae" — aşa se numea vaporaşul — ci aş fi mers şi contra curentului cu vâsla şi vela.

Cum însă n'am plecat în excursie pentru a bate recorduri, nu vedeam nimic ruşinos în faptul că m'am hotărît să-mi păstrez puterile.

Dela Sf. Gheorghe am plecat seara.

8. Iulie. — Dimineaţa, „Sf. Niculae" a ajuns la Mahmudia. Aci am stat câteva ore în aşteptarea peştelui proaspăt.

Profitând de această oprire, m'am urcat pe colinele Beş-Tepe şi am vizitat o geamie turcească părăsită.

Spre seară, după ce am trecut şi prin Tulcea,, am ajuns la braţul Chilia. „Mira" fu coborîtă de pe „Sf. Niculae".

Peste câteva minute pluteam spre Ismail, salutând cu vâsla vaporaşul care se îndepărta.

La Ismail am ajuns târziu. Mi-am lăsat barca lângă pontonul N. F. R.-ului.

9 Iulie. — La ora 7 am pornit spre Chilia-Nouă, unde am ajuns destul de repede. Ultimul parcurs s'a efectuat în condiţiuni foarte favorabile.

Toată călătoria deci nu a durat decât 5 zile.

V. VLADÂKIN

E. WOLFF S. A. R.

UZINA ŞI BIROU TECHNIC
STR. Dr. ISTRATE No. 7 — Telefon 5.19-66

Cazane de aburi ✱ Construcţiuni de fer ✱ Poduri rulante ✱ Incălziri centrale ✱ Ventilaţii ✱ Reparaţii de maşini.

BIROU DE VANZARE
Str. BĂLĂCEANU (fost. Sf. Dumitru), 3 — Tel. 3-3420

Articole technice ✱ Motoare „Deutz" ✱ Maşini „Krup" ✱ Pompe ✱ Strunguri ✱ Autocamioane „Magirus" ✱ etc.

BUCUREŞTI

INVITAŢI LA BORD

COMANDANTUL de pe Crucişător are astăzi la bord câţiva invitaţi. In aleasa asistenţă se remarcă : Un senator, un colonel de Stat Major şi un agricultor, împreună cu doamnele. Nici tineretul nu este mai slab reprezentat. Sublocotenenţii bordului fac onorurile Nava este frumos împodobită cu pavilioane şi covoare, iar luciul alămurilor întrece parcă strălucirea soarelui.

„Au început şi ai noştri să înţeleagă că Marina noastră suferă", se adresează comandantul nostru colonelului.

„Intr'adevăr", răspunse colonelul, „Marina noastră", „Dece avem nevoe de o marină tare", „Bugetul marinei"; „Nu deschizi odată gazeta să nu găseşti un articol consacrat marinei.

„Toţi redactorii", continuă comandantul, „se simt obligaţi să insereze nestârşite buletine de sănătate, natural numai atunci când le lipsesc interview-urile experţilor, adevărate consultaţii gratuite".

„Conferinţele de dezarmare aduc şi ele ceva nou, căci nu numai că atrag atenţiunea marelui public asupra marinei, dar reuşesc să-l iniţieze — începand cu tratatul dela Washington — şi în tainele strategiei navale".

Muzica bordului a dat semnalul pentru începerea dansului. Tineretul este la înălţime şi reuşeşte să inbine de minune armonia şi cu eleganţa. Comandantul nostru a înţeles de mult că aceste reuniuni sunt cele mai prielnice ocaziuni, prin care se pot cunoaşte şi verifica părerile societăţii în mijlocul căreia trăim, asupra multor probleme în strânsă legătură cu marina. Deaceia, parcă înadins provoacă pe fiecare în parte, cu câte o nevinovată întrebare.

„Domnule Colonel, doream de mult să cunosc părerea dumitale asupra ofiţerilor de marină".

„Incântători ! Inteligenţi ! chiar prea inteligenţi", domnule comandant. Aş putea spune chiar că acest lux de inteligenţă este de multe ori dăunător disciplinei. Noi am făcut războiul -- domnule comandant — fără prea multă inteligenţă şi a mers bine. Cum dai însă astăzi unui tânăr ofiţer un regulament, îţi destăinuetşe foarte grav, că trebue neapărat modificat şi în felul acesta câţi ofiţeri, atâtea regulamente.

„Dar oare o disciplină intelectuală, nu ar putea să redreseze marina noastră şi să-i fortifice moralul ?" interveni sfios un tânăr sublocotenent.

„Dragul meu, imposibil ! pentrucă alt defect al dvs. este săracia. Fără bani nu puteţi avea nici material bun şi nici un moral ridicat. La Dvs. moralul e o chestiune de material. Cu ce dragoste mai şterge marinarul Dvs. tunul lui depe Canonieră, când zăreşte alături — într'un port străin — o navă, poate de acelaş tip, dar în orice caz mai bine armată şi cu o viteză superioară lui 15 noduri ?"

Competinţa colonelului în diversele probleme ce s'au discutat a început să impresioneze întreaga asistenţă. Mulţi au început să-i spună — natural în glumă, — Proorocul Marinei. „Domnule colonel, vorbiţi-ne ceva despre viitorul marinei noastre".

„Cu plăcere dragă sublocotenente, dar să fii atent şi să nu mă înţelegi greşit. Din cele 4 elemente ale naturei. pamantul şi focul sunt ale noastre (colonelul era ofiţer de artilerie), stăpânitorul aerului este aviatorul, iar marinarul domneşte —, dar nu pentru prea mult timp —, peste imperiul mărilor. Marele Stat Major rămâne însă organul destinat să le coordoneze pe toate acestea, intr'un viitor mai mult sau mai puţin îndepărtat.

Cu toate acestea — cel puţin aşa văd eu lucrurile — Ministerul Marinei nu are nici un sens să depindă de Ministerul de războiu, aşa cum se întâmplă cu Ministerul Aerului şi pentru care sunt de perfect acord. Să mă explic: Ce este oare ministerul marinei decat ministerul comunicaţiilor intercontinentale ? Stăpânirea mărei nu mai înseamnă astăzi decât libertatea de a putea trece peste mare convoaele cu cele trebuincioase. Peste cel mult 20 de ani vom avea însă avioane care vor putea transporta fără nici un risc tonaje considerabile. Dar chiar astăzi, dacă ar trebui să alegi, — pentru a merge dela Marsilia la New-York, — intre avion, care face 8 ore şi vapor care te duce repede în 8 zile, sunt convins că vei prefera avionul, cu toate că eşti ofiţer de marină.

„Nu fii îngrijat D-le Comandant" — interveni parcă şi mai convingător colonelul; „pescuitorii de scrumbii nu vor dispare niciodată şi nici plajele nu vor rămâne nepopulate", se grăbi să adauge agricultorul, care se apropiase între timp de colonel. Acesta fusese pe vremuri ofiţer de marină, iar imediat după războiu şi-a dat demisia din armată, pentru a-şi încerca norocul şi în agricultură.

Tinerii sublocotenenţi au căzut pe gânduri: Nu se împăcau nici cu aviaţia şi nici cu agricultura, cu toate că ele reprezentau, după cele discutate cu atâta foc, viitorul marinei noastre.

Agricultorul parcă a înţeles nedumerirea tinerilor ofiţeri şi s'a apropiat de grupul lor, în speranţă că-i va împăca. A început să-i consoleze, vorbindu-le despre contrastul isbitor dintre ofiţerii de marină dinainte şi cei de după războiu.

„Marina revine la clasicism, dragii mei băeţi. Pe timpul meu era parcă mai romantică. Chiar în viaţa lor de toate zilele, le lipsea contimporanilor mei doctrina. Ofiţerul de marină de pe timpul meu era o fire aparte; supus unei discipline tradiţionale, era în schimb liber de rigorile legii, impuse la uscat concetăţenilor săi. Fiecare marinar era în felul lui un original. Astăzi însă camarazii Dvs. se prezintă cu totul altfel; înainte de toate demonstrează la fiecare pas că au mult mai mult bun simţ. Ii interesează probleme şi în afară de mare sau marină. Preferă pe Clasici în locul Simboliştilor decadenţi. Sunt documentaţi chiar şi în chestiunile de ordin social. Aş putea spune că au chiar spiritul critic mult mai desvoltat, decât contimporanii mei. Intr'un cuvânt am convingerea că Marina a început să devină cu adevărat o Marină Militară.

Una din binefacerile acestei evoluţii a fost şi dispariţia tipului denumit „Ofiţerul de Marină" cu alte cuvinte ofiţerul blond, tânăr; proaspăt ras, care îşi face regulat apariţia pe scena staţiunilor balneare, seducător, şi care reuşeşte sistematic ca în actul 5 să se retragă discret, urmând a pleca cu o importantă misiune în apele Chinei.

E adevărat, că a făcut de 2-3 ori ocolul pământului, a cunoscut riturile păgâne şi că după aceia a devenit un perfect marinar.

Astăzi în schimb, noţiunea călătoriilor şi cea de ma-

rinar încep să apară ca două idei din ce în ce mai distincte şi nu va trece mult până în ziua când toţi oamenii vor fi făcut ocolul pământului măcar odată, afară de ofiţerii de marină care vor continua să rămână legaţi de bazele lor.

Numai această relativă imobilitate şi ajunge să modifice profund structura existenţei marinarului, care va începe acum înainte să trăiască la fel cu restul lumei.

A trecut epoca marinarilor deveniţi celebri prin aventurile dela uscat. Mai mult decât atât, ofiţerul de marină nu mai ştie nici să se amuze, pentrucă acest sport cere mai întâi bani şi apoi pentrucă majoritatea dintre ei sunt însuraţi. Nu am întâlnit spre exemplu în ultimul port, din care m'am întors acum 3 zile decât tinere perechi, pentru care am dealtfel toată admiraţia. Prin localurile de petrecere nu întâlneam în schimb decât pe cei bătrâni.

Aşa că dragii mei puteţi fi mândri de meseria voastră şi totdeodată să ştiţi că viitorul vostru nu-l puteţi afla decât în sufletul vostru".

Crucişătorul este luminat feeric, iar comandantul pare afectat de atâtea complimente ce i se aduc şi lui personal dar şi ofiţerilor bordului.

Imi fac o plăcere în a vă destăinui şi eu marea admiraţie ce o port pentru „marină şi marinari", intonă cu o oarecare gravitate Dl. Senator.

„Toată viaţa mea am gândit numai la binele populaţiei depe litoral".

„Va mulţumesc D-le Senator pentru acest devotament" interveni comandantul, „dar nu e suficient pentru a putea da Ţării marina care îi trebue".

„Ai dreptate comandante, cu tot efortul Parlamentului, nu avem încă marina pe care o reclamă politica ţării. Deşi nu fac parte din comisia bugetară a marinei, am urmărit totuş cu viu interes desbaterile ce au avut loc în jurul ultimului buget.

„Dragă comandante, toată lumea — cum bine ai observat, se ocupă astăzi de marină. Şi ştii dece? Pentru că palatul ei este în drumul tuturor. Deputaţi, gazetari, toţi vă vizitează de cel puţin 2-3 ori pe zi. Mai mult decât atât: Clădirea în care sunteţi instalaţi, ar putea fi monument istoric.

Vreţi ca lumea să vă lase în pace? Construiţi-vă un vapor modern în beton armat, în care vizitatorii să înceapă — chiar dela intrare — să se minuneze, riscând să se rătăcească prin nesfârşitele săli împodobite cu oglinzi, în timp ce concertul maşinelor de scris să le mărească şi mai mult nedumerirea. Atunci va recunoaşte toată lumea că marina se modernizează şi că orice sacrificiu nu e de prisos".

„Bravo D-le Senator", exclamă agricultorul; „iată o mare idee. Păcat că nu sunteţi ministru!"

„Am fost solicitat scumpul meu, dar din o discretă modestie am refuzat". Marele om politic priveşte surâzător la Doamna Senator, vroind parcă să-i împărtăşească şi ei din complimentele primite.

Doamna Senator este o distinsă literată. Are multe lucrări premiate de Academie.

„Ar fi păcat stimată doamnă, ca la acest examen critic al marinei şi ofiţerului de marină să nu ne onoraţi cu câteva cuvinte", se adresă plin de amabilitate comandantul crucişetorului.

„După toate cele spuse îmi daţi voe să încerc şi eu să definesc ofiţerul de marină din punct de vedere literar. După mine această fiinţă este întotdeauna dublată de un contemplativ şi un astronom în acelaş timp, cufundat în calcule, care ştie foarte bine să se conducă pe apă, dar care la uscat e totdeauna gata să se piardă. Mai mult decât atât, el este un dezinteresat chiar şi în viaţa lui privată.

In afară de aceasta, ofiţerul de marină este făcut să iubească orientul. Nu trebue însă să uite, că pentru a place lumei, — care nu mai vrea să audă vorbindu-se de stăpânirea mării, — i se potrivetşe mai bine un suflet... defensiv.

Incerc însă un regret: Păcat că mulţi, foarte mulţi ofiţeri de marină, nu mai umblă în uniformă. Alatădată, căţi copii erau trişti, că nu sunt încă oameni, pentru a putea intra la Marină".

„Aveţi dreptate stimată doamnă", răspunse tânărul sublocotenent, — „prestigiul nostru se micşorează".

„Iar desvoltarea aviaţiei creşte pe zi ce trece, „completă doamna senator. Căci marea nu se mai poate compara cu domeniul aerului, care se întinde acum până la stele.

Ce mai înseamnă oare o furtună în ocean, privită de exemplu din SIRIUS? Cel puţin pentru sufletul femeii, acestea constituesc esenţa vieţii.

Şi apoi domnilor, femeia a avut întodeauna nevoe de un protector.

Imi dai voe domnule comandant să-ţi fac chiar o rugăminte, ca o dovadă a sinceritătei mele:

Duminica viitoare când veţi veni la noi, te rog să fii bun să-mi recomanzi un tânăr camarad, care să poată face fercită pe o tânără domnişoară, încântătoare".

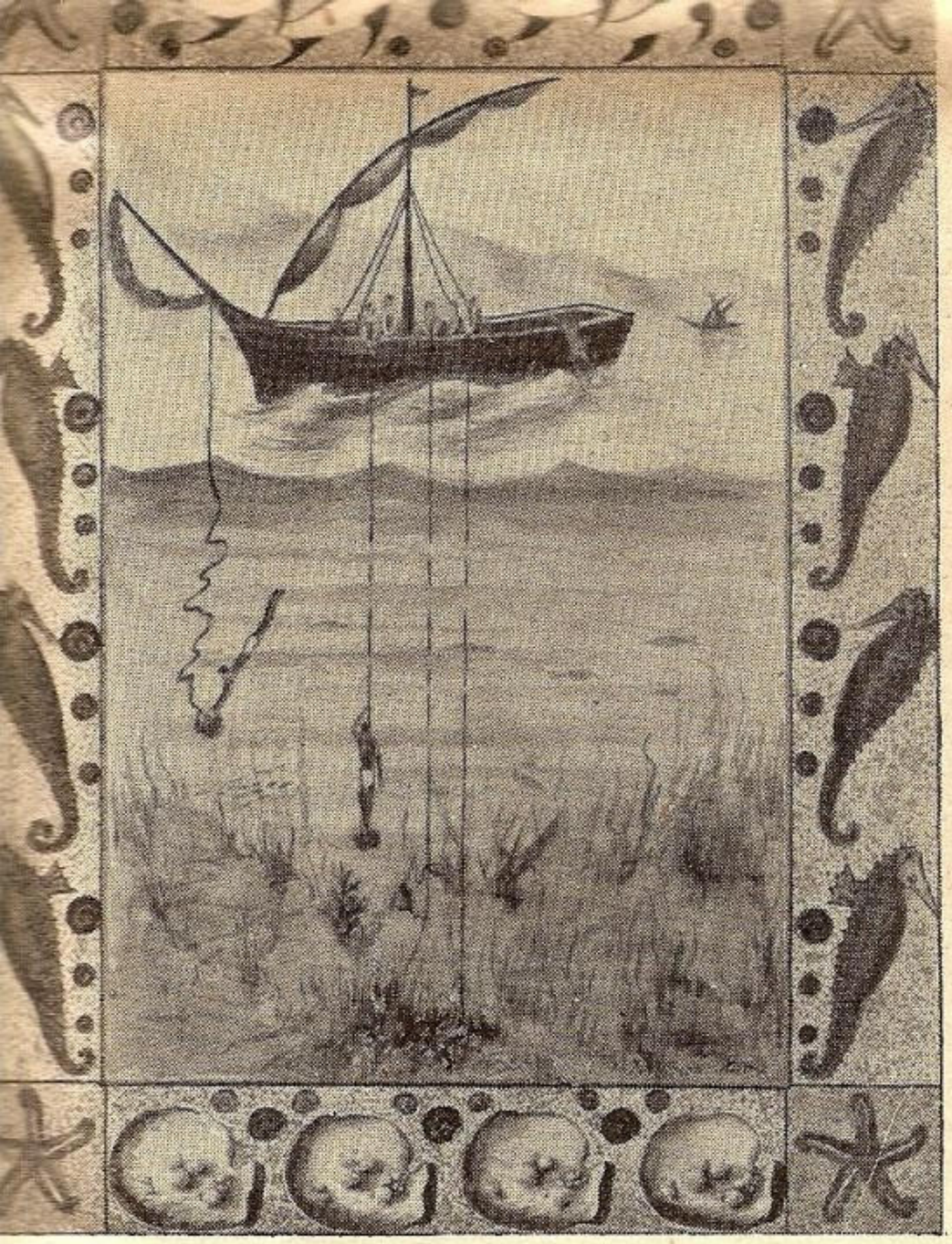
„Dar oare consimte protejata Dvs. să se căsătorească, cu un ofiţer de marină?"

„Desigur domnule comandant, „se grăbi să răspundă doamna senator, în timp ce-şi punea mănuşile, drept semnal de plecare.

Fata doreşte cu orice preţ să ia un băiat cu o situaţie cât se poate de stabilă.

In sunetele armonioase ale onorului la pavilion invitaţii părăsesc puntea mulţumind comandantului pentru cele câteva ceasuri de desfătare spirituală, asigurându-l totodată de tot sprijinul de care va avea nevoe marina, pentru propăşirea ei...

Căp. TRANDAFIRESCU



LA PESCUIT BUREȚI
Desemnul domnișoarei Ivănescu Maria, care a obținut premiul I.

Cântece

Când la chef e marinarul,
El nu știe decât una :
Să se lupte cu paharul
Cum se luptă cu furtuna !

La ocazii, cum e asta,
Prezintă anomalie :
De apa ce-i așa dragă,
Numai vrea deloc să știe !

El de vânt nu prea se teme
Când îl bate în larg de mare ;
Să nu-l aibă 'n buzunare !
La uscat i-e frică însă...

Cu femeia, marinarul
S'a 'mpăcat întotdeauna :
Știe el c'a ei iubire
Trecătoare-i, ca furtuna !

NICOLAE T. CRISTESCU

E moartă marea

Cât vezi cu ochiul, marea este moartă,
Atât e de tăcută, nemișcată ;
Un singur nor — ca doliu la poartă —
Se estompează 'n zarea depărtată...

Inspre apus, pe coasta fumurie,
Pescari, cu lotci subțiri și cătrănite,
Par stoli de corbi ce scurmă 'n lăcomie
Cadavrele pe drumuri părăsite.

Se simte 'n aer mirosul puternic
De alge verzi pe plajă putrezite ;
Un pescăruș — mic preot, alb cucernic —
O prohodește 'n țipete ascuțite !

NICOLAE T. CRISTESCU

In adâncimi de mare

In adâncimi de mare
Și'ntunecată ceață,
In lumea fără soare,
e totuși viață.

*

Sub valuri înspumate
Ce se frământ furioase,
Sunt plante 'naripate,
flori de mătase.

*

Sunt alge împletite,
Prundiș din albe perle.
Sunt roci și nesfârșite
bizare stele.

*

Sunt stridii sidefate
Și pești de aur.
Coralii resfirate
vrăjit tezaur.

*

In străvezii palate
Naiade și sirene,
Cu scoici învesmântate
port mândre trene.

*

Dar în decorul magic
Și cadru de poveste,
Pericolul e groaznic
pace nu este.

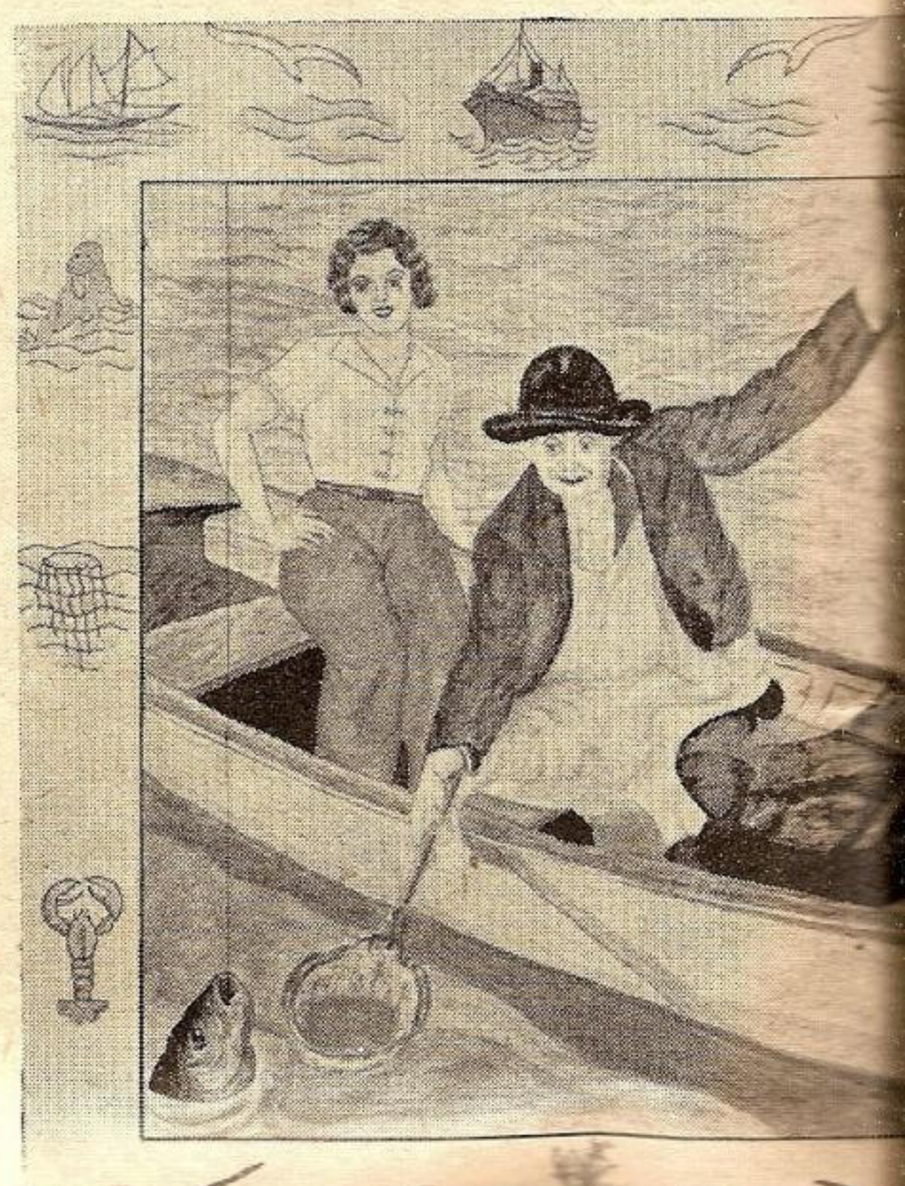
*

Căci hidrele uriașe,
Crabi monștri ce nfioară.
Și sepii veninoase
distrug și 'omoară.

*

In adâncimi de mare
Un sbucium mut te'nghiață.
Și'n apă ca la soare
e luptă'n viață.

LILLA GIUȘCĂ SPERANTIA



JOAN LOWEL, INVAȚĂ PESCUITUL.
Lucrarea d-rei Tarasov Zenovia, care a obținut premiul III.

Sulina

prietenului meu Dr. V. Stănescu

„S'a stins viaţa falnicei Veneţii"
(Eminescu)

I.

S'a stins viaţa falnicei Suline....
Pe 'ntregul cheu nu-i astăzi un vapor ;
Din când, în când, doar câte-un torpilor
— Grăbit şi el — dela Constanţa vine...

In orice Sulinot e-un gânditor ;
I-a dispărut nădejdea de mai bine
Şi se întreabă melancolic : „Cine
„Mai poate să mai schimbe-acest decor ?"

Şi când gândeşti ce rai a fost odată
Sulina de-astăzi, tristă, dezolată !
Ce personalităţi, câţi oameni mari,

N'au fost pişcaţi aicea de ţânţari ;
Şi câţi n'au cunoscut, în timpul verii
Plăcerile hotelului „Camberi" !

II.

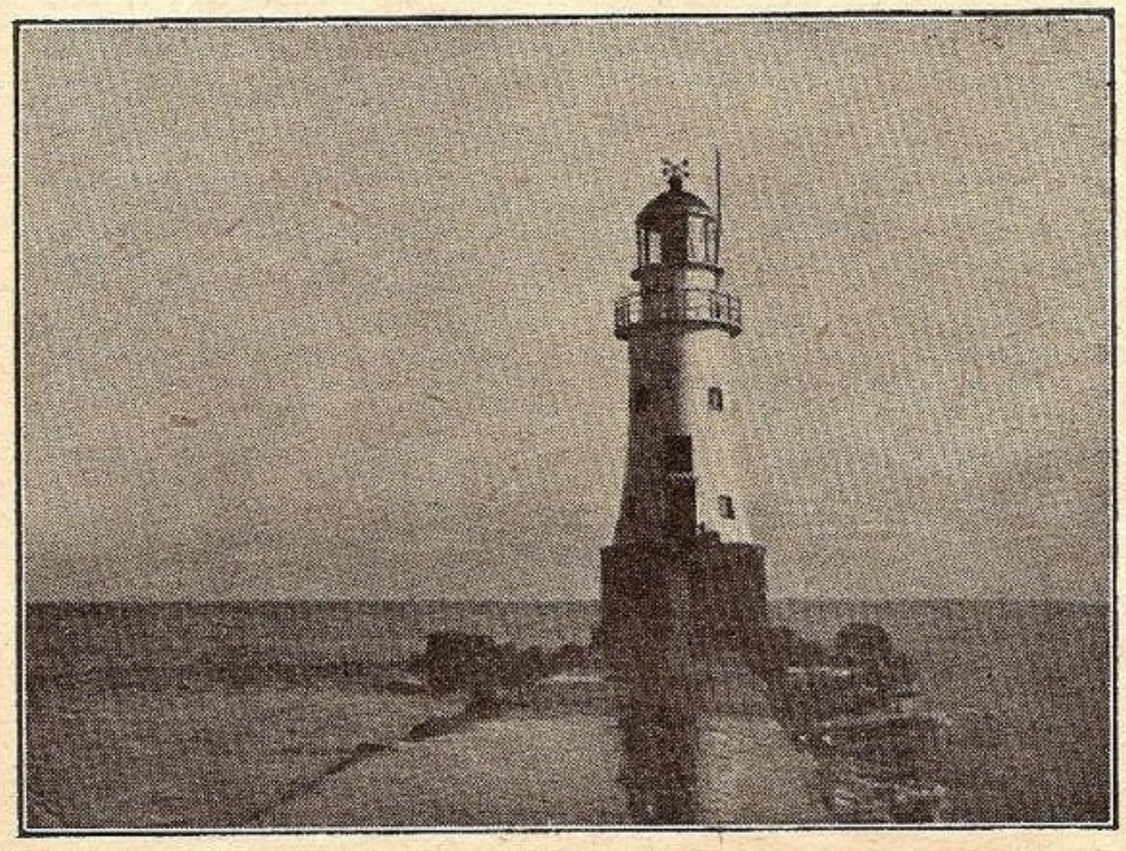
Ce-a mai rămas, e doar COMISIUNEA...
Se luptă, biata, să menţină „bara",
Jucând bridge iarna, dragând toată vara.
(Să nu îşi strice dispoziţiunea).

Spre-a ei bucătării îşi umflă nara
Azi bietul grec, pe care uscăciunea
'L'indeamnă să adulmece minunea
Că mănânc' unii şi la prânz şi seara.

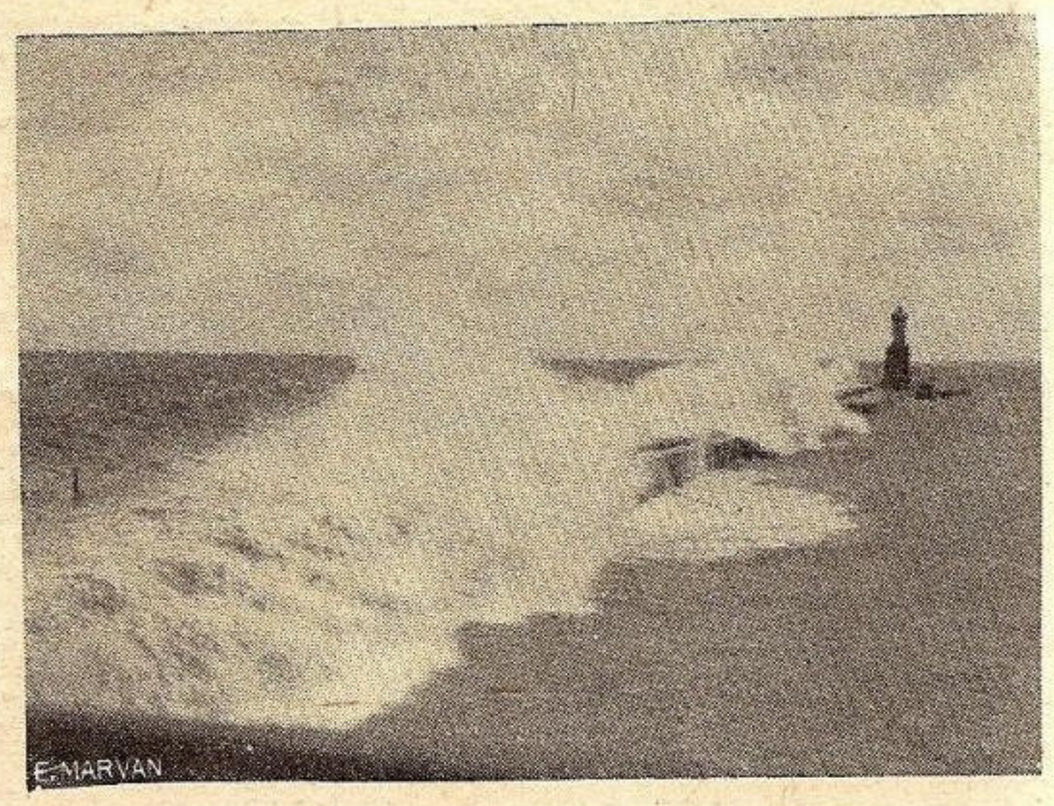
Sărmane Sulinot, mai ţi-aminteşti
De timpul din'nainte de război,
Când stau vapoare pân'la mila doi ?

Mai ţi-aminteşti de lirele turceşti,
De aurul ce rămânea la voi ?
Sau, chiar şi tu crezi azi că sunt poveşti ?

NICOLAE T. CRISTESCU



Farul din Sulina.



Valurile

Valurile mărilor
Spre albastrul zărilor
Inspumate vin.

Din spre largul mărilor
Spre nisipul zărilor
Vuitoare vin.

Fugărindu-şi visele
Inspumând abisele
Murmur şi suspin.

Şi pe ţărmul mărilor
Pe nisipul zărilor
Spumă... şi senin...

THEODOR ROSEN

Plecarea din Colonie

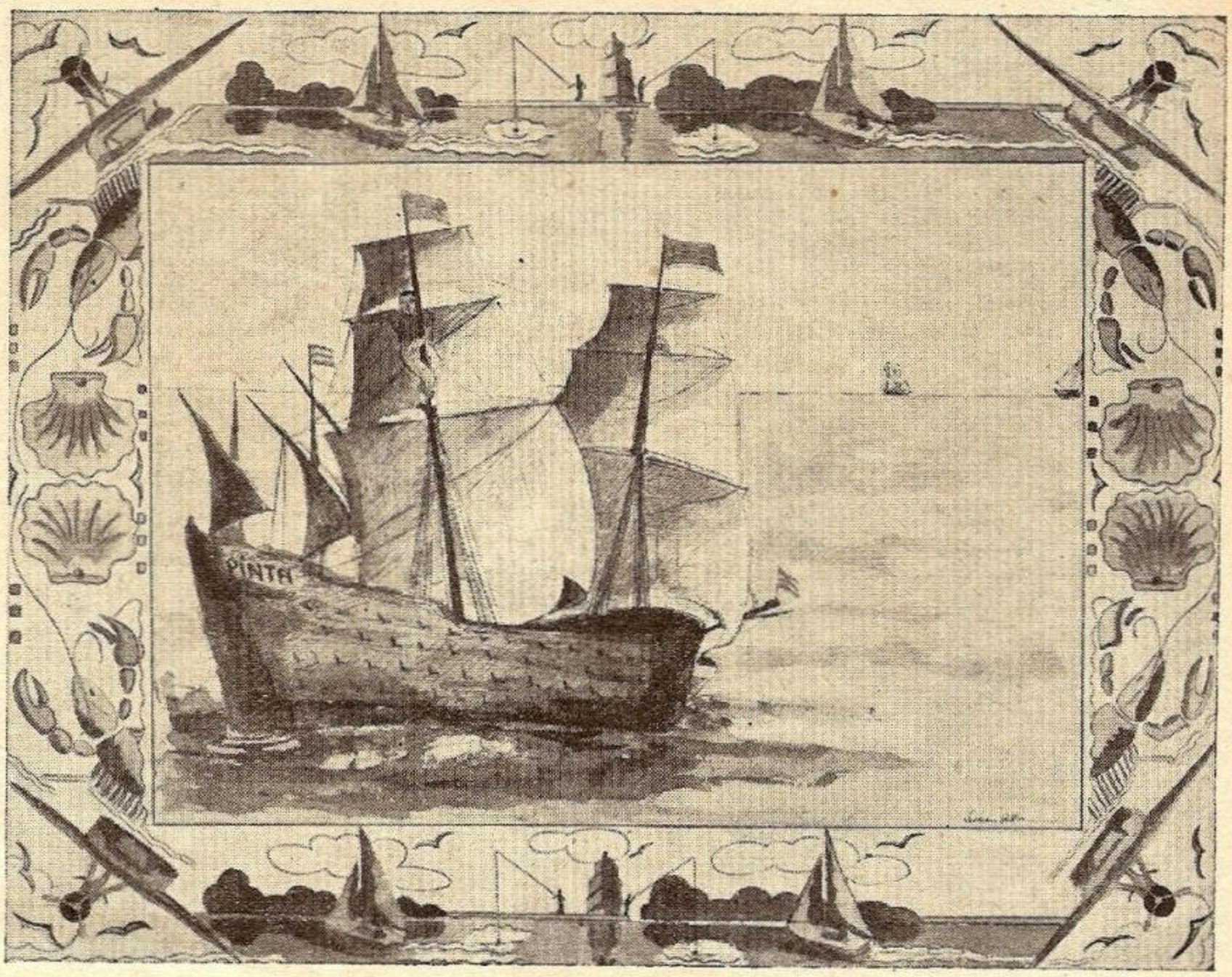
In straiul lui îndoliat de scrum
Porneşte trenul, greu ca un suspin
Iar tu eternă mare, tot mai lin
Te ştergi din ochii înecaţi de fum.

Nu-ţi mai vedem argintul... şi acum.
Abia se-aude-al valului suspin
Şi spuma ta, ca floarea de mălin
Se scutură pe-al gândurilor drum...

Ne-am aminti de tine, doar în vis
Cum oglindea-i atât omăt de stele
Când cerul se'ndoia în juru-ţi, scut.

Eşti poartă ce zadarnic s'a deschis
Căci pentru-a noastre lacrimi, tot mai grele,
Deşi eternă,... ai rămas trecut.

NIC. ŢIGĂNUŞ



CARAVELA PINTA
desemnul d-rei Lerescu Getta
care a obţinut premiul II.

REZULTATUL CONCURSULUI

La concursul propus anul acesta printre tineret, au răspuns 14 la cel literar, 7 la desemn şi numai unul la miniaturi.

LITERATURA.

In ordinea alfabetică, d. *Bonifaciu Sebastian* elev al liceului C. F. R. „Aurel Vlaicu" din Bucureşti, (MENŢIUNE). In afară de primele două zile, viaţa în colonie i s'ar fi părut monotonă, dacă nu interveneau plimbări cu barca, o furtună privită de după geam. „Restul zilelor au trecut tot mai monotone, dar trupurile noastre se bronzau din ce în ce mai mult". Despărţirea a fost mai duioasă:

„O, mare! Lângă tine am trăit şi clipe de veselie şi clipe de tristeţe. Lângă tine şi sub vraja ta am văzut cele mai frumoase bogăţii ale naturii. De tine mă voi despărţi în această seară atât de frumos luminată de lună, cuprins de tristeţă neînţeleasă de mine.

Tu, care eşti ca un simbol al infinitului, tu care ai un suflet atât de schimbător... Ajuns acasă mi-am notat impresiile într'un carnet, deşi nu mai era nevoe, căci rămăseseră adânc tipărite în sufletul meu şi pentru totdeauna:

Chiriţă Gheorghe, cl. VIII-a lic. militar, Târgu Mureş (MENŢIUNE), o delicioasă schiţă a unei zile petrecută în colonie, cu răsărit de soare, nostalgie, apus de lună.

Comaroschi A. Boris, Ismail, a cântat marea, evitând subiectul.

Dimitriu Norina, elevă cl. III-a liceul de fete „Carmen Sylva" din Temişoara (PREMIUL I) plină de peripeţii şi duioase realităţi. O vom publica.

Dinescu Gheorghe, elev seminarul Central, Bcureşti (PREMIUL II) un jurnal patetic, care va apare în coloanele noastre.

Drăguşin Dorina, Hinog, Cernavodă (PREMIUL III), o patetică şi evocatoare lucrare, care excelează prin condensare.

Georgescu N. N., Gruiu, Argeş, vorbeşte de mare, nu de colonie.

Giurgiu Constantin, Satu Mare, ne trimite o frumoasă nuvelă sentimentală, cu salvări, decepţii, împăcări, despărţiri.

Katz Z., Loco (MENŢIUNE) descrie din imaginaţie o animată ciocnire între doi colegi, — unul materialist, altul idealist.

Marinescu Victoria, elevă cl. IV liceul „Regina Maria", Bucureşti.

Niţă I. Constantin, Bucureşti (MENŢIUNE) care încheie că viaţa'n colonie ar fi foarte frumoasă dacă cei ce o compun s'ar înţelege între ei şi dacă s'ar face escursii în împrejurimi şi pe mare.

Petrescu Iulian, elev cl. IV-a liceul „Gh. Lazăr" Bucureşti (MENŢIUNE) se trezeşte în colonie... adormind. In vis redă viaţa de cort!

Răducan Constantin, Bucureşti (MENŢIUNE) descrie marea ca sezonist, nu colonist.

Zavati C. Constantin, elev cl. IV liceul militar „Cernăuţi", — o schiţă comică în care eroul e d. Căpitan medic.

Ţigănuş Nic., Ploeşti (MENŢIUNE), poezia publicată în pag. 201.

DESEMN.

Anghel G. Al. Brăila (MENŢIUNE), a luat ca subiect crucişetorul lui Von Spee.

Dumitru Marin, Temişoara (MENŢIUNE) a prins momentul când mica înotătoare e asvârlită 'n apă. Chenar: Goelanzi în zbor.

Ivănescu Maria Cl. VIII-a liceul „Elena Doamna" Huşi (PREMIUL I) a prins în ghiarele unei meduze o barcă indiană şi într'un chenar delicios cu scoici, cai de mare, stele şi rechini, o scenă din pescuitul de bureţi.

Lerescu Getta, cl. VIII-a lic. „Domniţa Ileana" Constanţa (PREMIUL II) a zugrăvit cu cunoscutu-i talent, corabia „Pinta". Desenul se poate admira chiar în corpul revistei.

Niţă I. Constantin, Loco, (MENŢIUNE) a redat o corabie pe valuri.

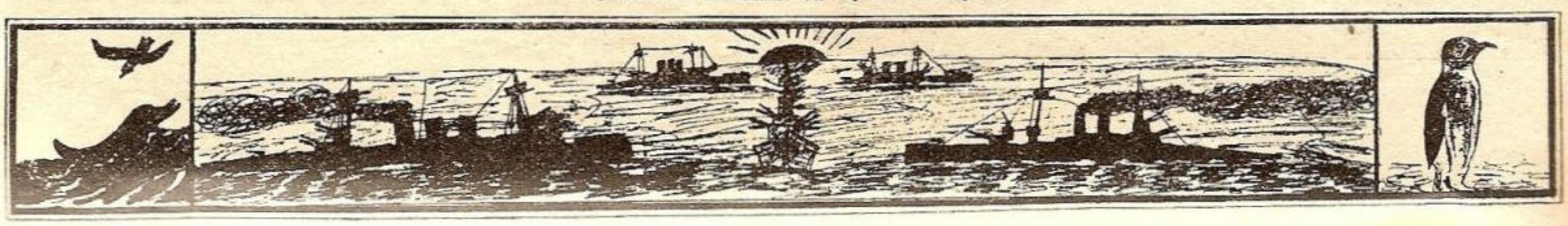
Tarasov Zenovia, cl. V lic. „Domniţa Ileana" Constanţa (PREMIUL III) ne redă pe mica Joan Lowell la pescuit.

Zavati C. C., MENŢIUNE.

MINIATURI.

Gheorghiu Paul, Craiova (PREMIAT).

Chenarul executat de d. Zavati C. C.



VIAŢA TRĂITĂ INTR'O COLONIE LA MALUL MĂRII*)

PLECAREA SPRE COLONIE

In anii trecuţi tata a organizat o colonie a unei şcoli secundare de băeţi din Ardeal. Colonia a fost instalată la staţiunea maritimă BUGAZ din Basarabia, care se află aşezată pe limba de pământ ce desparte limanul Nistrlui de mare, acolo unde Nistrul se înfrăţeşte cu marea. Până atunci nu mai văzusem marea, iar în ce priveşte viaţa de tabără, ea îmi era cu totul necunoscută.

Cu o săptămână înainte am început să-mi fac pregătirile pentru plecare, dornică deocamdată de a se începe cât mai curând călătoria... Insfârşit ziua mult dorită sosi. In ajun, înainte de a mă culca, m'am uitat încă odată prin geamantan, o ultimă dată, căci trenul pleca de dimineaţă foarte devreme. Toată noaptea nu am putut închide ochii de grijă şi de emoţie; cel puţin aşa credeam eu, întrucât a doua zi dimineaţa m'am trezit foarte obosită. Prin casă, toată lumea alerga grăbită cu haine şi cu pachete în mână... Findcă se apropia plecarea trenului, mi-am luat rămas bun de la cei ce rămâneau şi am pornit spre gară. Auzisem dela tata că vom călători într'un vagon cu paturi amenajat ca o odaie şi eram nerăbdătoare de a-l vedea. Elevii împodobiseră vagonul cu flori şi frunze şi apoi încă cu o placă de tablă pe care sta scris numele şcoalei. Compartimentul nostru era cât se poate de confortabil. El avea două paturi, o măsuţă la mijloc şi o oglindă. Patul ce-mi fusese destinat, îl recunoscui îndată după perna ce purta numele meu, brodat mic de tot la un colţ. Mă simţeam deci ca la mine acasă... Nu lipsea nici căţeluşa mea Mira, bine spălată şi gătită cu o fondă la gât şi nici lădiţa ei în care şi-a petrecut mai apoi toată călătoria. La urcarea în vagon ea mi-a sărit bucuroasă înainte, fericită de a mă revedea şi par'că deloc surpinsă de această schimbare de domiciliu. In timpul drumului stătea deseori la fereastă şi privea atât de atent afară, încât ai fi zis că o interesează peisagiile drumului şi nu alţi semeni de teapa ei, sau poate cirezile de vite ce păşteau liniştite pe câmpii, făpturi ce pentru ea constituiau o noutate. Tata mi-a arătat apoi vagonul deschis al elevilor. Acolo băncile era unite două câte două prin scânduri groase şi transformate în paturi tot aşa de curate. Elevii erau nespus de veseli. Unii cântau sau vorbeau sgomotos, alţii jucau şah sau priveau pe ferestrele vagonului.

In drum ne-am oprit în mai multe oraşe spre a le vizita şi... cam după vre-o treizeci de ore de drum numai cu trenul, neglijând timpul pierdut cu vizitele pe la Galaţi sau Cetatea-Albă, tata mă vesti că se apropie marea. Spre seară, pe la ora şease, trenul opri în apropierea unui câmp de nisip pe care creşteau diferite plante de culoare verde deschisă, cele mai mlte având ţepi destul de bine ascuţite. Ceva mai departe, către orizont şi par'că situată mai sus decât nivelul nostru, marea pusese stăpânire pe zare. Albastrul închis al apelor liniştite m'au impresionat adânc, iar imaginea acestei scumpe prietene (ne-am împrietenit apoi temeinic) o voiu purta în suflet totdeauna. Tata mă lămuri apoi că locul de debarcare nu era de fapt gara Bgaz, c o mică haltă mai aproape de locul unde vom instala tabăra. Cu toţii am coborât din tren, iar băeţii sub conducerea tatei, au început descărcarea vagoanelor. — deabia atunci am observat că mai exista un vagon plin cu lăzi, pânze de cort, unelte, ţătuşi mici şi mari, vase, lămpi de carbid, frânghii etc.

INSTALAREA

Toate acestea fură descărcate şi cărate spre locul de tabără. Acesta a fost predat tatălui meu de către primarul comunii Şaba de care ţine şi staţiunea Bugaz. Primarul, un basarabian mic şi simpatic, părea a fi fericit de sosirea noastră atât de exact stabilită după program şi aşa de bucuros că ne va avea de oaspeţi, încât atunci când toate strângându-i mâna şi mulţumindu-i i-a prezintat pe elevii ardeleni, veniţi din celălalt capăt al ţării, să conveţuiască o lună de zile pe acel pământ moldovenesc îndepărtat, i-a scăpat o lacrimă pe care eu una ştiu bine că am zărit'o.

Fiindcă se apropia noaptea, toţi se grăbiau de a monta corturile. După terminarea lor am acoperit lăzile cu pânze de cort rămase şi ne-am culcat. Deabia în zorii zilei următoare a început adevărata muncă. Corturile erau în număr de şease, aşezate cu faţa spre Sud pentru a primi din plin lumina soarelui şi briza. Spre Vest exista atunci o cherhana pescărească acoperită cu trestie, în spate era un lac mare şi o bucată de pământ acoperită cu iarbă, pe care elevii o trasformaseră în teren de sport, iar chiar sub noi, o foarte frumoasă şi mare plajă cu un nisip fin şi strălucitor. Spre Est mijeau siluetele câtorva căsuţe mici şi curate, cărora localnicii le ziceau vile. — In ziua aceia s'au instalat în spatele corturilor alte două corturi, unul pentru magazie şi altul pentru bucătărie. In apropierea magaziei, s'a făcut o groapă adâncă în nisip căptuşită cu scânduri, unde s'a depozitat totdeauna gheaţa. Inaintea fiecărui cort în mijlocul unei movile mai mari de nisip, era înfipt câte un stâlp pe cari sta fixat câte o lampă cu acetilen.

După terminarea instalaţiei de tabără, începu adevărata viaţă de mare.

TĂNASE, PEPENII ŞI SMÂNTÂNA

Tata împărţise elevilor fel de fel de sfaturi pentru ca soarele extrem de puternic să nu le facă nici un rău şi mai ales pentru ca ei să se deprindă a gusta cu cumpătare aceste frumseţi dăruite lor cu atâta bunăvoinţă şi dragoste de către şcoala ce i-au trimis acolo. Dimineaţa, scularea era la ora 5. Se lua gustarea, apoi urmau şedinţele de plajă din ce în ce mai prelungite, la ora 10 altă gustare, apoi iar plajă, iar bae, iar plimbări pe malul mării şi chiar escursii mai lungi. Seara băeţii se strângeau în formă de cerc şi cântau, luându-se la întrecere cu pescarii de la cherhanaua vecină. Cei mulţi s'au deprins uşor cu această viaţă şi numai doi sau trei nu s'au putut obişnui cu ea. Deaceia ei au fost expediaţi după puţină vreme înapoi la Cluj. Mai târziu am aflat că acei elevi nu se prea obişnuiau cu nimic din ceia ce este frumos şi sănătos. Acuma îmi amintesc de elevul Tănase din clasa III-a. Umbla toată noaptea pe afară, înfăşurat într'un cearceaf şi scuturat de friguri, plângându-se de grozave dureri de burtă şi tot spunând că viaţa de mare este vinovată de suferinţele lui. Tata a aflat însă că alta era pricina nefericirei lui Tănase. Intr'o noapte, când era de planton, Tănase furase din magazia de alimente, un vas de 2 kg. plin cu smântână pe care la uşurat până în fund. Ceva mai târziu a trecut şi pe la gheţărie şi s'a servit cu un pepene verde, iar acuma cele două alimente duşmane se răsboiau în burta lui Tănase. Cu toate că afacerea aceasta fusese bine lămurită şi că numai el era de vină de a le sale suferinţi, susţinea totuşi că marea vină o are viaţa la mare şi că doreşte din inimă să fie lăsat a pleca acasă. Tata, care avusese prevederea să predea pe Tănase în îngrijirea medicului staţiunii, nu-l prea lua în seamă, iar ceilalţi colegi ai lui îşi băteau joc de el spunându-i: „Lasă, frate Tănase, de vei muri, noi nu te vom uita. Iţi vom face un mormânt pe malul frumoasei mări şi-ţi vom pune la cap o cruce cu inscripţia: „Aci doarme viteazul Tănase răpus în luptă cu marea". Mai târziu Tănase s'a potolit şi s'a vindecat.

*) Premiul I la concursul dn anul acesta.

FURTUNA

Soarele puternic, nisipul argintiu, apa neodihnită a mării, făceau ca viaţa noastră să fie nespus de frumoasă. Am început să iubesc marea aşa cum era ea, liniştită şi strălucitoare ca sticla, înfiorată de valuri mărunte la bătaia unei adieri uşoare, sau înfuriată, cu valuri înalte tivite de spumă dantelată. Am început să mă împrietenesc cu pescarii, acei oameni ciudaţi cari miroseau a peşte şi a tûtun prost, cari vorbeau extrem de puţin şi lucrau mult. Ei mă lăsau să le ajut la trasul năvodului şi mă răsplăteau cu peştişori argintii cu cari mă jucam apoi pe malul apei. Un pescar bătrân mi-a povestit că prin acele locuri sunt câteodată furtuni mari şi atunci apa mării înaintează până departe în uscat. Asta m'a făcut să am oarecare frică de astfel de furtuni, mai ales că tabăra noastră nu era prea departe de ţârm. Aşi fi vrut însă par'că şi doream deslănţuirea unei asemenea furtuni, ca să pot şi eu vedea valuri înalte cât cherhanaua, aşa cum mi-a spus bătrânul pescar. Nu am aşteptat mult. Ocazia a venit mult mai iute decât mă aşteptam. Era pe la şapte seara, când o întunecime mare învălui totul. Cu toţii credeam că este un nor trecător. Aerul devenise înăbuşitor, era foarte cald, chiar şi vântul era prea cald. Pescarii ne-au sfătuit să ne pregătim de furtună, căci ea este aproape. In ce mă priveşte, nu prea vedeam cari ar putea fi pregătirile necesare unui asemenea eveniment. Din forfoteala taberei, din grija ce se putea vedea pe faţa tatei şi a pescarilor, bănuiam însă că lucrul poate fi serios şi mai ales, în oarecare măsură şi primejdios. In acest timp vântul începuse să sufle din spre mare din ce în ce mai tare. Corturile noastre laseră din această cauză formele unor giganţi umflaţi cu aer comprimat, iar rafalele de vânt aduceau mari cantităţi de nisip, izbindu-l cu furie în tabăra noastră.

Toţi s'au ascuns prin corturi. Eu cu Mira m'am aşezat într'un fund, printre nişte pături. Vântul vuia, marea de asemenea, iar nisipul amestecat cu picături mari de ploaie bombarda necontenit pereţii corturilor. Cu toată frica ce o simţeam atunci, aşi fi vrut să scot puţin capul prin uşa cortului, să văd iadul de afară, dar tata nu m'a lăsat. Se înoptase dea binele, iar furtuna în loc să se potolească deveni şi mai furioasă. Cerul începu să se brăzdeze de fulgere, iar tunetele unite cu tot sgomotul furtunii dădeau un concert înspăimântător. Deodată se desluşi nişte strigăte din stânga noastră. Tata eşi cu grabă din cort, iar eu rămăsei tremurând în întuneric. Vântul sufla din ce în ce mai tare, iar cortul nostru se apleca când pe o parte, când pe alta. Tata nu mai venea ; eram nespus de îngrijorată de ceia ce de bună seamă se întâmplase. Mai apoi tata veni cu vre-o patru băeţi. Tocmai atunci unul din ţăruşii cei mici fu smuls din nisip şi pânza din dreapta se avântă şi îndoi către acoperiş. A fost o noapte grozavă. Nimeni nu a închis ochii. Fiecarea ţinea strâns un colţ al cortului respectiv. Eu deasemenea ţineam de un colţ, când un ţăruş smuls de vânt lăsă pânza cortului să se umfle în aşa măsură încât era să fiu aruncată cu pânză cu tot peste creasta cortului nostru. Spre dimineaţă furtuna s'a potolit încetul cu încetul, iar noi ne bucuram tot aşa de tare ca şi nişte naufragiaţi dintr'o barcă când zăresc pământul. Pentru noi pământul însă însemna putinţa de a ne odihni după o noapte de chin şi de spaimă. Gândul îmi sbură la Mira pe care o lăsasem în timpl furtune singură şi spre bucuria mea o găsii întreagă. Atâta doar că ea nici nu mai deschidea ochii de spaimă şi nici nu mişca măcar de sub un morman de nisip care o acoperise, de nu-i lăsase de cât capul afară. După potolirea furtuni, am rugat pe tata să-mi spue ce se întâmplase în noapte când a eşit din cort spre a răspunde la apelul elevilor. Mi-a spus că unul din corturi fusese luat de vânt şi deabia ţinut ca să nu sboare în lac. Acum mă gândesc că o asemenea furtună poate fi privită ca frumoasă de unii ce-şi adăpostesc pielea în adăposturi trainice dar tot pe atât de primejdioasă pentru cei aflaţi în larg, în voia vântului, a valurilor şi a Celui de sus.

ESCURSII ŞI CURSE DE BROAŞTE

A trecut deci şi furtuna şi am început să mă joc cu broaştele ţestoase pe cari le prindeam în lacul din spatele taberei. Apa lacului era gălbue iar pe fundul ei se vedeau melci coloraţi de obiceiu în două culori. Pentru mine însă cea mai mare plăcere era aceia de a mă bălăci toată ziua în apa mării sau de a mă plimba cu barca pescarilor, cari aveau totdeauna să-mi arate ceva ce nu mai văzusem. Intr'o zi ne-am îmbarcat cu toţi în vre-o cinci bărci şi am vâslit până departe. Altădată am făcut o excursie până la staţiunea Serghievca. Am plecat la 4 de dimineaţă. Tata a înşirat pe băeţi unul câte unul pe marginea plajei spălate de valuri, loc, pe care se poate merge mult mai uşor decât pe nisipul uscat. Semănam cu o caravană adevărată. Am mers cam 12 km. până la malul unui mare lac numit Şabolat. Seara, la întoarcere, am fost cu toţii atât de obosiţi încât ne-am culcat foarte devreme.

Pentru a învăţa înotul, aveam două tărtăcuţe fără miez legate cu o sfoară, pe cari le legam de mine. Acest sistem de şcoală l'am învăţat dela copii de pescari. Intr'o zi am găsit o broască ţestoasă care mi s'a părut că este deosebit de frmoasă şi deaceia am păstrat'o pentru cursele de broaşte ce aveau loc în fiecare zi. Linia de plecare era în dosul corturilor, iar direcţia de alergare spre lac. Cum broasca mea căutase de mai multe ori să dezerteze către lac şi cum tot de atâtea ori am înapoiat-o la reşedinţa noastră, cunoştea la perfecţie calea către lac, aşa că în timp se celelalte zăpăcite un moment, de libertatea oferită cu atâta bunăvoinţă, nu ştiau cam unde ar fi lacul şi-şi luau direcţii tocmai opuse sau abătute, a mea lua calea întinsă către lac şi ieşea totdeauna învingătoare. Ea, biata, nu ştia că depe urma ei eu culegeam felicitările tuturor celorlalte.

CUM SE PRIND PESCĂRUŞII

Mă distram atât de bine prin locurile acelea încât nici prin cap nu-mi trecea că va trebui să părăsesc odată marea, să merg acasă, să încep iar şcoala şi să renunţ deci cel puţin pentru un an de zile la toate aceste mulţumiri. Zilele treceau prea repede după socotelele mele şi cu cât durata taberei se scurta, cu atât presimţirea unei despărţiri grele părea mai evidentă. Tocmai atnci, după ce cu multe zile înainte şi după ce zadarnic căutasem să prind sau să-mi vâneze cineva un pescăruş, pentru a putea observa mai în voie o astfel de minunată pasăre care mă încântase cu sborul ei iute şi elegant, tocmai atunci zic, un copil de pescar, ca şi cum şi-ar fi râs de dorinţa mea arzătoare, trecu pe lângă mine, având în fiecare buzunar câte un pescăruş şi câte unul în fiecare mână. Nu-mai venea să cred. Faptul îmi părea greu de explicat şi chiar peste putinţă, dar apoi am convins că puiul de pescar prinsese într'adevăr pescăruşi adevăraţi. Patentul invenţiei mi-a fost dat în schimbul a 2 lei; eu îl ofer gratuit prietenilor revistei „Marea Noastră", dacă vor avea norocul ca descrierea mea să fie menţionată şi publicată : Pe o moviliţă mică de nisip înaltă numai de câţiva centimetri, se fixează două beţişoare de lemn sau trestie, perpendicular, fiecare fiind înalt de cel mult 8 cm. şi depărtate unul de altul de circa 10—12 cm. Pe aceste beţişoare se sprijină un lanţ care trebuie să aibe o deschizătură aşa de mare încât circonferinţa sa să fie sprijinită sus de capetele beţişoarelor, iar restul să cadă pe deoparte şi alta a beţilor, de moviliţa de nisip. Laţul trebue făcut din aţă neagră rezistentă, iar firul ce se sprijină pe moviliţă trebue acoperit sperficial cu nisip. Pe acest fir acoperit, se aşează cruciş un mic peştişor. Capătul celălalt al laţului, lung de 1—2 m. se va fixa şi lega bine de un băţ înfipt în pământ, undeva în apropierea moviliţei. Vânătorul se va depărta apoi ascunzându-se să nu fie văzut de pescăruş. mai atent, care se va repezi şi din sbor va căuta să înhaţe peştişorul. El va sbura ca o săgeată drept în jos, va căuta să prindă cu ciocul peştişorul fără a atinge pământul, însă, în momentul când va ridica capul pre a-şi schimba direcţia de sbor iarăşi în sus, va agăţa laţul, care-l va prinde. Vânătorul nu are decât a se apropia repede de captiv şi desfăcându-i laţul, îl va băga şi el în buzunar. Dacă pescăruşul este furios şi caută să ciupească stăruitor pe vânător, asta cred că nu poate fi un motiv serios a-i da imediat libertatea. Te vei uita la el şi vei vedea cu câtă eleganţă este îmbrăcat ! Cât de ascuţit îi este ciocul şi ce frumoase picioare are. Apoi vei vedea că inima lui bate din ce în ce par'că mai tare. Tremură la gândul că va

rămânea captiv pentru tot restul veţii sale. Tu însă, vânătorule, nici să nu te gândeşti la aşa ceva. Dă-i libertatea după ce l'ai mângâiat şi dacă vrei, fă ceia ce am făcut şi eu. Inainte de ai da drumul, găteşte-l cu o frumuşică cravată din hârtie. Il vei mai vedea astfel încă o zi, două după aceia, sburând cu ceilalţi la un loc, dar par'că mândru de noua sa podoabă. Cravata trebuie să fie atât de mică încât să nu-l împiedice la sbor...

PLECAREA DIN COLONIE

Astfel timpul trecut repede şi ziua plecărei se apropia în fugă. Inainte de plecare, seara, făceam plimbări până la vilele mai depărtate. La unele din ele, pe terase, copii se sbenguiau ca şi acasă la ei şi cred că felul acesta de trecere de timp nu era chiar cel mai bun. Eu îi compătimeam, căci eram convinsă că ei nu cunoşteau nici pe departe viaţa adevărată pe care ar trebui să o ducă copii la mare, aceia pe care am dus-o eu atuncea şi de atuncea încă de câteva ori. Timpul petrecut la mare este un timp pierdut cred dacă toate dorinţele se mărginesc la cumpărarea unui costum de baie foarte colorat, a tot felul de mingi şi peşti de gumă, iar pe tine să trăiască sumedenii de vietăţi cărora să nu binevoeşti a le da nici o importanţă şi de cari nu te sinchiseşti să ai cunoştinţă. Indrăsnesc să sfătuesc pe copii a cere să ducă viaţă de tabără departe de sgomotul orchestrelor şi să asculte mai bine muzica valurilor atât de plăcută şi deosebită. Şi-i mai stfătuesc să treacă şi pe la *Bugaz* sau pe la ori care alte staţiuni de pe litoralul Basarabiei, unde vor vedea frumuseţi nebănuite şi unde omul încă nu a stricat prea mult din frumuseţile naturei.

Ziua împpachetării a fost foarte tristă. Chiar şi Tănase regreta că se desparte de marea pe care reuşise să şi-o facă prietenă. Bătrânul pescar prietenul meu, mi-a dăruit în semn de iubire mai multe scoici frumoase, iar eu i-am promis că voiu reveni la anul viitor. Atunci bătrânul m'a sfătuit ca înainte de plecare să arunc un ban de 1 leu în mare, pentru ca la anul să-şi aducă aminte de mine şi să nu-mi facă nici un rău. Până atunci nu am bănuit că şi marea este amatoare de lei. După ce am îndeplinit această formalitate cu toţii (şi băeţii ţineau ca marea să nu-i uite) totul se încărcă în vagoane, iar tabăra peri ca sub comanda baghete magice a unui vrăjitor, iar în locul ei rămase un loc gol, presărat cu gropi mai mici sau mai mari, singura urmă care mai arăta că acolo a existat o tabără. Şi pe acestea însă vântul de toamnă târzie, va avea grija să le netezească şi să dispară cu totul.

Ne-am urcat în tren care pe nesimţite se pusese în mişcare, iar eu cu ochii în lacrimi şi cu inima strânsă, urmăream fluturăturile unei batiste de pe acoperişul cherhanalei.

Timişoara 20 Iulie 1937.

NORINA DIMITRIU
elevă cl. III-a

Poezia „Plecarea din colonie"

ne-a fost trimisă însoţită de următoarea scrisoare verificată:

Vă rog ca să-mi scuzaţi întârzierea
Dar eu pe cât putut-am, m'am silit
Ca să strâng marea, într'o picătură.
(Acum c'am terminat, eu v'o trimit).

Am să'nţeleg, cum că păstrând tăcerea
Veţi arăta că nu am izbutit
(Mi s'a 'ntâmplat aceasta... sunt păţit).
...Dar... vă salut cu stimă şi căldură

NIC. ŢIGĂNUŞ

BANCA DE CREDIT ROMAN

B U C U R E Ş T I

Adresa telegrafică: „B A N C R E D I T"

Capital Lei 200.000.000 ● Rezerve Lei 225.000.000

SUCURSALE: **Cernăuţi ✱ Brăila ✱ Galaţi ✱ Constanţa.**

A G E N Ţ I I: **Bălţi.**

Corespondenţi: **Londra ✱ New-York ✱ Paris ✱ Berlin ✱ Viena ✱ Zürich ✱ P r a g a ✱ etc., etc.**

ţoate operaţiunile bancare

Serbările nautice dela Mamaia

Concursurile de bărci din România au un trecut destul de recent. Ele au fost organizate pentru întâia oară cu 50 de ani în urmă cu echipele vaselor de răsboiu ale Marinei Regale Române. Echipele celebrului bric „Mircea" şi ale bătrânului crucişetor „Elisabeta" au învins de multe ori echipajele bine antrenate ale vaselor engleze, franceze şi italiene, cu care au concurat în porturile de escală, când vasele Româneşti erau în călătorii de studii.

Curse de bărci pescăreşti s'au organizat de multe ori în ultimii zece ani în porturile dunărene, la Galaţi, Brăila şi Giurgiu, de vechile cluburi nautice din aceste oraşe.

Regate, adică concursuri de bărci de sport, ca skifuri, semiskifuri şi giguri, au începutt în vechiul regat de puţini ani, de când s'au înfiinţat parcul dela Snagov şi parcul Regele Carol II, dela Herăstrău şi în urma înfiinţării Yacht Clubului Bucureşti şi a Asoc. sportive „Metropola". In Banat, însă, la Arad şi Timişoara, cluburile de regate, au un trecut de 50—70 ani.

In ce priveşte velele, afară de marinarii de carieră şi de câţi-va rari izolaţi precum G. Diamandi cu yachtul „Sparge-val" (1910-11). Ing. N. Iliescu Branceni cu „Totuşi-' (1912-13) „Benibiki", „Leda" (1919-1930) şi alţii a căror nume şi trecut ar fi interesant de cunoscut, nu au existat propriu zis regate. Inceputul real a avut loc odată cu refacerea Yacht Clubului Regal Român prin 1924 (cuterele, „Domniţa Ileana", „Luisa") şi mai ales prin înfiinţarea Yacht Clubului Bucureşti (1932), cu d-nii Ing. N. Caranfil, N. Iliescu Brânceni, Robert Furnarake şi alţii.

Actualmente se pot număra 30—40 vase cu vele, de diverse mărimi, care brăzdează apele româneşti în toate sensurile.

Graţie hotărîrei M. S. Regelui de a înfiinţa F. R. S. N. cu sediul în Bucureşti pusă sub prezidenţia d-lui comandor adjutant Preda Fundăţeanu, regatele primesc acum impulsuri de desvoltare unitară în toată ţara. Bucureşti, Mamaia şi Eforie îşi au cluburile lor de regate în plină desvoltare. Vechile cluburi nautice ca acel din Giurgiu, sau cele din Brăila şi Galaţi, precum şi numeroase alte cluburi din mai toate localităţile aşezate dealungul apelor, sunt pe cale de organizare conform statutelor noui ale Federaţiei.

F. R. S . N. a chemat la lucru în afară de cluburile şi asociaţiile nautice sau polisportive cari au şi echipe de vâslaşi, toate regimentele şi instituţiile militare, Astfel, în afară de A. S. Jandarmeria şi Grupul Navelor Grănicereşti din Brăila cari au puternice echipe, s'au organizat până acum regimentele de gardă 6 „Mihai Viteazul" 2 Vânători „Regina Elisabeta", 9 Vânători „Regele Alexandru al Jugoslaviei, 1 Grăniceri, Pioneri de gardă, etc.

Sporturile nautice, practicate de regimente, sunt chemate astfel să aducă o nouă şi armonioasă pregătire de ordin fizic şi moral ostaşilor aflaţi sub drapel.

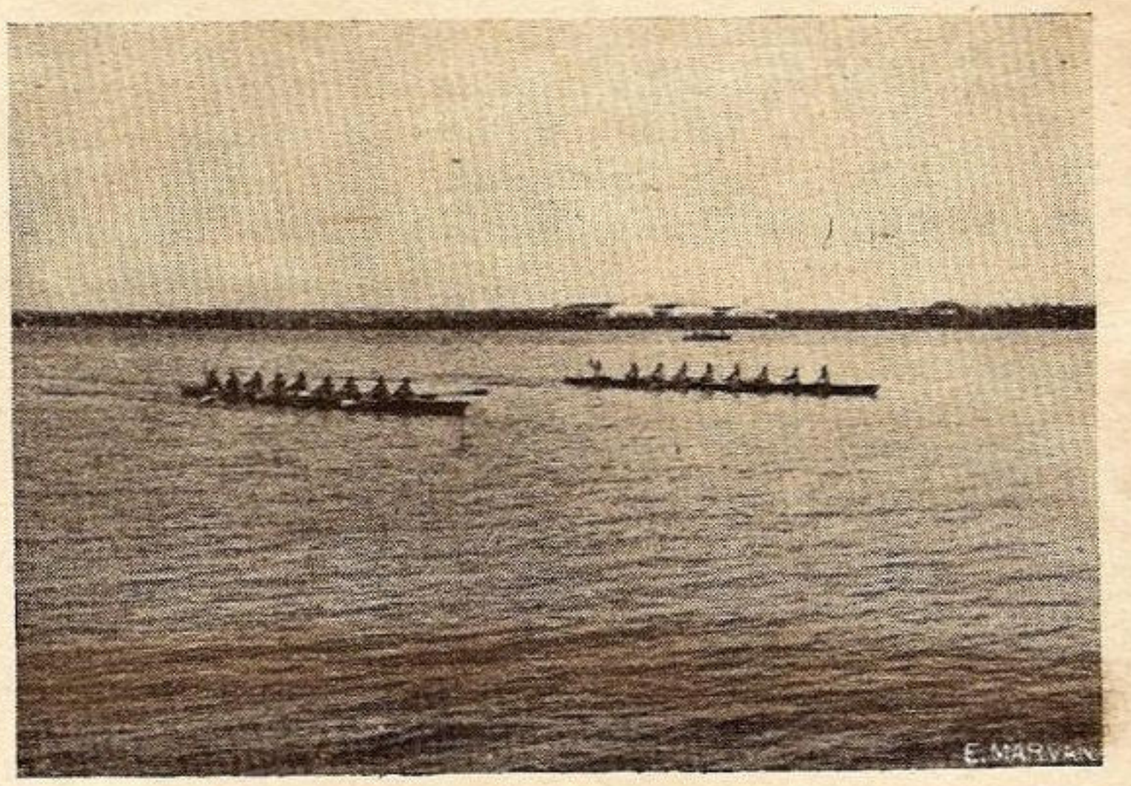
La Bucureşti, unde se află cele mai multe cluburi militare, aceastâ desvoltare a fost ocazionată de asanarea lacurilor dimprejur, dar şi de voinţa M. S. Regeui Carol al II-lea care patronează şi dă cel mai Inalt impuls tuturor sporturilor în România.

Federaţia urmăreşte deasemenea să desvolte navigaţia pe râuri, cu caiacuri speciale, în vederea căreia s'a stabilit o hartă a tuturor apelor navigabile din România.

De asemenea pentru a da posibilitatea concurenţilor veniţi din diverse părţi ale ţărei să participe cu şanse egale la regate, cât şi pentru a efteni, în măsura posibilului, materialul sportiv, F. R. S. N. a procedat la o normalizare a tipurilor de bărci precum şi a nomenclaturei respective.

Pentru regimente s'a creiat lotca tip sport, care având o utilitate multiplă va putea fi folosită de toate cluburile populare de pe Dunăre, lacuri şi mare.

Prin marile lucrări de asanare întreprinse de Municipiul Bucureşti prin Uzinele Comunale Bucureşti, U. C. B., s'a dat posibilitate unei navigaţiuni uşoare.



Skifurile la întrecere încordată.

Bucureştii a devenit astfel în ultimii ani un important centru de sporturi nautice din România în urma înfiinţării Federaţiei Române de Sporturi Nautice.

F .R. S. N. este împărţită în patru regiuni : Arad, presidată de d. dr. Cornel Iancu ; 2) Brăila, prezidată de d. c-dor Cerna Constantin ; 3) Bucureşti, prezidată de d. inspector Alexandru Daia şi 4) Timişoara prezidată de d. Zeno Arsenovici.

Tendinţa este să se înfiinţeze o regiune a Dobrogei la Constanţa cuprinzând toate porturile de litoral, unde pe lângă vele, care graţie Y. C. R. R. s'au desvoltat mult în timpul din urmă, să se desvolte şi sportul regatelor cu rame, într'o măsură pe care minunata aşezare a localităţilor noastre balneare o permit.

Cu această ocaziune prezentăm viile noastre mulţumiri tuturor persoanelor şi instituţiunilor care în mod desinteresat şi din dragoste sportivă, au dat concursul lor, sprijinind activitatea F.R.S.N., în special adresăm călduroase mulţumiri d-lui Mitiţă Constantinescu, guvernatorul Băncei Naţionale şi vice-preşedinte al Salvamaru-lui, care a pus la dispoziţiune localul şi toate instituţiunile sportive de pe malul lacului Mamaia unde au avut loc regatele. Tânăra Federaţie păşeşte astfel pe un teren sigur şi avem convingerea că în câţiva ani va ajunge să creem în marele public acel interes sportiv al apei, care, în Anglia, aduce 500.000 de spectatori la o singură regată !

REZULTATUL CONCURSURILOR

Campionatul naţional pentru vele, cu Yole Olimpice, distanţa 5.000 m., cupa Ing. Iliescu-Brânceni.

Participanţi :

1. Y. C. R. R. Constanţa — Lt. Stoian.
2. Y. C. R. R. Constanţa — A. Stiubey.
3. Y. C. R. R. Mamaia — Lt. Rigani.
4. Y. C. R. R. Mamaia — Lt. Moga.
5. Y. C. B. Bucureşti — Simionescu Râmniceanu.
6. Y. C. B. Bucureşti — Ştefan Balaş.

Premiaţi : 1) *Al. Stiubey ;* 2) Locot. *Rigani.*

Concursul de ştafete combinate, distanţa 400 m., cupa Comandamentul Grănicerilor :

Participanţi :

1. Grupul navelor de grăniceri .
2. A. S. Jandarmeria.
3. Grăniceri.

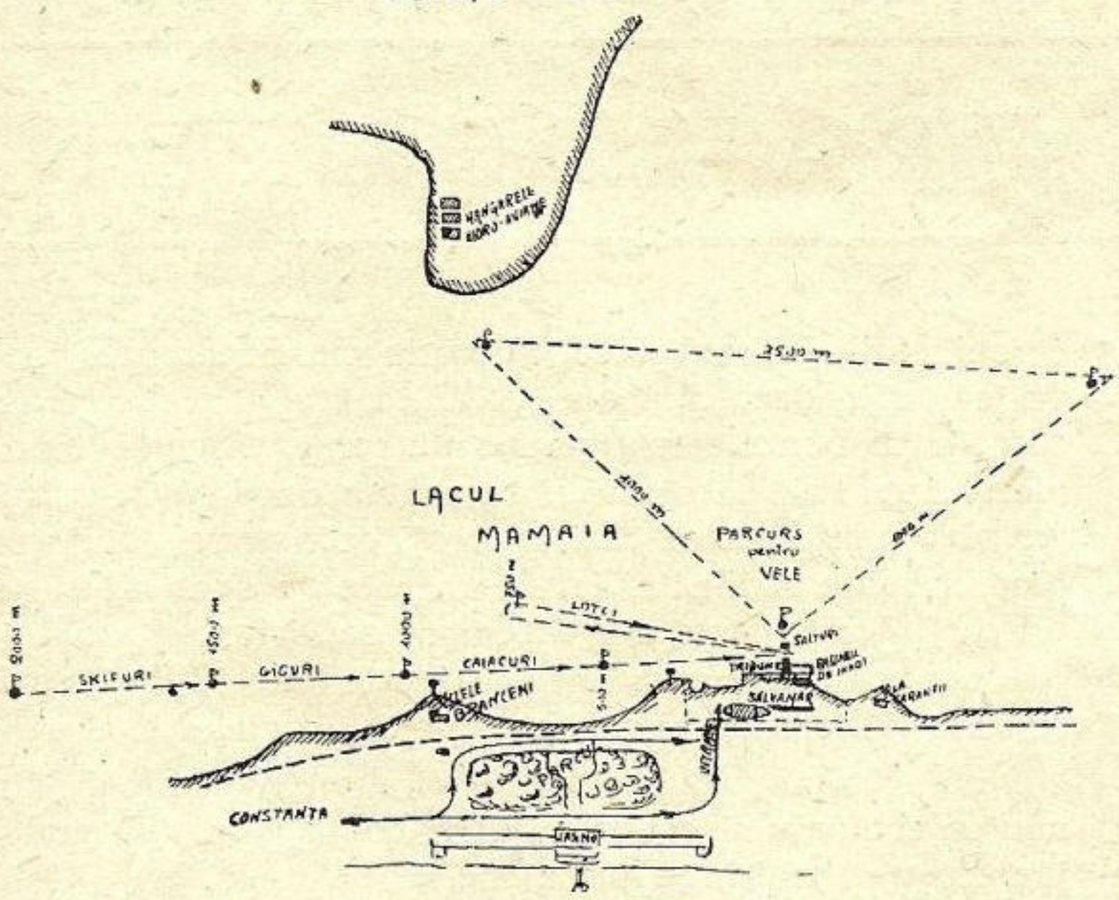
Premiaţi : 1) *Grupul navelor de grăniceri ;* 2) *A. S. Jandarmeria.*

Bărci plate, 2 persoane, distanţa 1.000 m., cupa ziarului „Dimineaţa" :

Participanţi :

1. Dor de ducă I.
2. S. E. T. II
3. Dor de ducă III.
4. Distribuţia-Buc. I
5. Distribuţia-Buc. II.

Schița Lacului



6. S. E. T. I.

Premiați: 1) *S. E. T.*; 2) *Dor de ducă.*

Caiace de 2 persoane, distanța 500 m., cupa Oficiului Național de Turism:

Participanți:

1. „Nautica" București II.
2. „Regata" Timișoara.
3. „Mureș" Arad.
4. „Nautica" București.
5. „Dor de ducă" București.
6. „Distribuția" București.
7. „S. E. T."

Premiați: 1) *„Regata"*; 2) *„Nautica".*

Bărci militare de 8 + 1, distanța 1.000 m., cupa Ministerului Aerului și Marinei:

Participanți:

1. Distrugătorul „Mărășești".
2. Distrugătorul „Regele Ferdinand".
3. Distrugătorul „Regina Maria".

Premiați: 1) Distrugătorul *„Regina Maria"*; 2) *Distrugătorul „Mărășești".*

Campionatul național de lotci 2 + 1 distanța 1.000 m., cupa ziarului „Adevărul":

Participanți:

1. A. S. „Jandarmeria".
2. „Grănicerii".
3. Navele Grănicerești.

Premiați: 1) *A. S. Jandarmeria*; 2) *Grupul navelor grănicerești.*

Campionatul național pentru schifuri de o persoană, distanța 800 metri, cupa Federației Române de Sporturi Nautice:

Participanți:

1. Clubul german de canotaj — Timișoara.
2. „Mureș" II — Arad.
3. „Regata" — Arad.
4. „Metropola" — București.
5. „Mureș" I — Arad.

Premiați: 1) *Clubul german de canotaj*; 2) *„Mureș".*

Lotci de 3 + 1, distanța 1.000 m., cupa Prefecturei Jud. Constanța:

Participanți:

1. Regimentul de Gardă Vânători.
2. Regimentul de Gardă Mihaiu Viteazul.
3. Jandarmeria.
4. Grănicerii.
5. Grupul navelor grănicerești.
6. As. sportivă a Port. Maritime (S. P. M.).

Premiați: 1) *A. S. Jandarmeria*; 2) *Reg. 1 Grăniceri.*

Concurs de giguri de 4 + 1, distanța 500 m., cupa „Ilustrația Românească":

Participanți:

1. Eevii școalei de pescari.
2. „Cercetașii".

Premiați: 1) *Elevii școalei de pescari*; 2) *Cercetași.*

Campionatul național pentru lotci de 6 + 1, distanța 1.800 m., cupa M. A. M.:

Participanți:

1. Grănicerii.
2. Jandarmeria.
3. Navele grănicerești.

Premiați: 1) *Jandarmeria*; 2) *Reg. 1 Grăniceri.*

Campionatul național pentru schifuri de 4 + 1, distanța 1.800 m., cupa „Salvamar":

Participanți:

1. „Inainte" Timișoara.
2. „Mureș" Arad.
3. „Regata" Timișoara.
4. „Metropola" I București.
5. „Regata" Arad.

Premiați: 1) *„Mureș"*; 2) *„Inainte".*

Campionatul național pentru giguri de 8 + 1, distanța 1.800, cupa „Salvamar":

Participanți:

1. I. M. E. F.
2. Clubul „Marina".

Premiați: 1) *I. M. E. F.*; 2) *„Marina".*

Campionatul național pentru schifuri cu vâsle de 2 persoane, dist. 1.800, cupa Ministerului Comunicațiilor:

Participanți:

1. Clubul german de canotaj — Timișoara.
2. „Regata" — Arad.
3. „Nautica" — București.
4. „Mureș" — Arad.

Premiați: 1) *„Mureș"*; 2) *Clubul german de canotaj.*

Concurs de baleniere militare de 5 + 1, distanța 1800 m., cupa Municipiului Constanța:

Participanți:

1. Distrugătorul „Mărășești".
2. Distrugătorul „Regele Ferdinand".
3. Distrugătorul „Regina Maria".
4. Canoniera „Stihi".
5. Canoniera „Ghiculescu".
6. Canoniera „Dumitrescu".

Premiați: 1) Distrugătorul *„Regele Ferdinand*; 2) Distrugătorul *„Regina Maria".*

Campionatul național pentru schifuri de 4 + 1 doamne, distanța 1.000 m., cupa ziarului „Universul":

Participanți:

1. „Metropola" — București.
2. Clubul german de canotaj — Timișoara.
3. „Hellas" — Arad.

Premiați: 1) *„Hellas"*; 2) *Clubul german de canotaj.*

Campionatul național pentru schifuri de 6 + 1, distanța 1.800 m., cupa Băncii Ntționale:

Participanți:

1. „Regata" Arad.
2. „Mureș" Arad.
3. „Inainte" Timișoara.

Premiați: 1) *„Mureș"*; 2) *„Regata".*

Innot liber, 100 m., militari:

Premiați: 1) Serg. *Sergiu Popescu*; 2) Sold. *Boboc.*

Innot liber, 100 m., civili:

Premiați: 1) *Lazăr Const.* (Marina); 2) *Roșca Rusu* (Cluj).

50 m. înnot liber, doamne:

Premiate: 1) *Mina Arhofer*; 2) *Geta Lerescu.*

50 m. înnot liber, juniori:

Premiați: 1) *Ghica Horia*; 2) *Dorin Popa.*

Ștafeta 4 × 50:

Premiați: 1) *Școala de pescari*; 2) *Cercul marin.*

Colţul superstiţiilor marinăreşti

BLESTEMUL VRĂJITOAREI

Prima călătorie a *clipper-ului* australian *Melanope* care fusese construit la Liverpool în 1882, nu a fost de bun augur. Nava, plină cu mărfuri şi pasageri era dusă la remorcă pe fluviul Mersey către mare, când personalul bordului descoperi printre pasageri o clandestină. Era o bătrână cu priviri tăioase şi nas de vultur, îmbrăcată întocmai ca o vrăjitoare din Macbeth.

Comandantul ordonă debarcarea clandestinei pe remorcherul care tocmai se înapoia în port. Această operaţie însă, nu a fost aşa de uşoară, căci misterioasa bătrână s'a sbătut şi a ţipat până în ultima clipă când remorcherul, cu ea la bord se depărta către port. Atunci, înfuriată peste măsură se porni să blesteme cu voce tunătoare corabia şi pe cei de pe ea, urându-le să le putrezească catargele, vânturile iadului să le rupă pânzele iar marea să o răsbune de batjocura ce o suferise.

Blestemul acesta, tocmai când corabia îşi inaugura cursele, a impresionat adânc pe toţi cei de pe *Melanope*.

Furiile vrăjitoarei nu întârziară mult ; după 2-3 zile o furtună rupse pânzele clipper-ului în golful Gasconiei ; de-abia putură cârpi nişte pânze cu ajutorul cărora ajunseră la primul port apropiat.

Armatorii, mai prozaici, socotiră că vina nu este a blestemului, ci se datoreşte faptului că suprafaţa velelor era prea mare, de-aceia reduseră mult această suprafaţă.

Ani de-arândul, Melanope a făcut cursa între Liverpool şi Melbourne suferind la fiecare călătorie o mulţime de avarii, până când plictisiţi, proprietarii se hotărâră în 1898, să o vândă.

Astfel Melanope fu cumpărată de un căpitan din Anvers care în mare, în loc să ia înălţimea soarelui cu sextantul, o lua deseori cu o sticlă de rom. El avea la bord şi pe nevasta sa, care suferea de asemenea de o sete inepuizabilă. Se potriviseră amândoi de minune.

In drum spre *San Francisco,* noul comandant a trebuit să abată la Panama, unde îşi îngropă nevasta care murise intoxicată de atâta alcool.

Câteva zile după plecarea din Panama, văduvul se aruncă peste copastie şi dispăru în valuri, căci alcoolul nu-l mai putea consola.

Atunci secundul duse corabia la *Frisco* şi o vându unei societăţi *J. G. More & Cie.*

Povestea blestemului vrăjtoarei era cunoscută de toţi, marinarii, şi după atâtea întâmplări nenorocite, foarte greu se mai găseau oameni cari să rămână la bord.

Cei cari făcuseră vreo călătorie cu *Melanope,* povesteau cu groază că noaptea, când suflul alizeelor ducea corabia cu pânzele umflate pe'ntinsul Pacificului, timonierului de cart la cârmă, i se arătau deodată 2 năluci, un bărbat şi o femee cari jucau şi gesticulau, apoi scoţând strigăte stridente, intrau în catarge speriind şi pe cei cari făceau parte din bordul de serviciu.

Doar apariţia soarelui risipea aceste năluciri de groază şi viaţa la bord îşi urma apoi cursul normal.

Noul căpitan, Wills, aspru şi autoritar, alungă din mintea echipajului aceste năluciri bolnave, aşa că multă vreme nu se mai întâmplă nimic.

Totuşi ultimul cuvânt al vrăjitoarei nu se împlinise încă. In 1907, pe o furtună straşnică, Melanope eşuă pe stânci în dreptul fluviului Columbia. Toate încercările făcute de comandant împreună cu echipajul pentru salvarea navei au fost zadarnice.

Echipajul împreună cu comandantul şi familia sa s'au îmbarcat în singura barcă ce o aveau.

La bord a mai rămas o fiinţă pentru care nu mai se găsise loc în barca de salvare. Era câinele comandantului.. In mila lor faţă de câinele iubit de toţi pe care nu-l puteau salva, îi lăsară la îndemână toate proviziile bordului şi apă.

Barca cu naufragiaţii de pe Melanope fu întâlnită de un vapor care-i luă la bord şi-i debarcă în portul *Astoria,* la gura fluviului Columbia.

Dar Melanope nu voia să moară şi spre uimirea generală peste câteva zile dela naufragiu, apăru plutind în voia valurilor şi a curenţilor la intrarea portului Astoria, după ce trecuse ca prin minune şi bara acelui fluviu.

Comandantul se duse repede la bord împreună cu câţiva marinari şi spre marea lor bucurie, găsiră câinele în viaţă.

Melanope fu apoi remorcată până la Vancouver unde şi astăzi încă mai serveşte ca depozit de cărbuni.

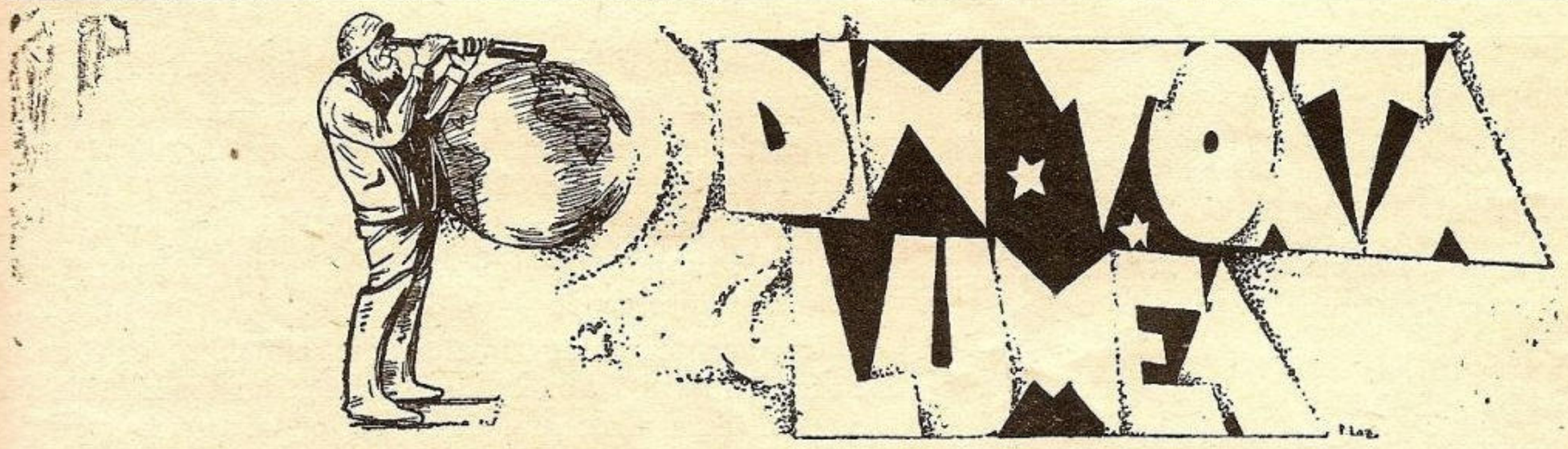
Se pare că blestemul vrăjitoarei de pe Mersey s'a împlinit întrucâtva, căci sfârşitul acesta este destul de desonorant pentru o navă care fusese aşa de frumoasă pe timpuri.

Bătrânii lupi de mare sunt gata oricând să dovedească temeinicia afirmaţiilor lor când spun că Melanope a fost o corabie blestemată.

CONCURS

Pentru intensificarea propagandei, Secţia Constanţa a propus un concurs cu un premiu de 5.000 lei pentru cea mai bună conferinţă scrisă astfel încât să poată fi ţinută de orice intelectual. Subiectul este liber, totul e ca ascultătorii să se convingă de necesitatea unei cât mai desvoltate marine comerciale şi a unei cât mai puternice marine militare.

CONCURS



CURĂȚIREA VOCABULARULUI NAȚIONAL

Aflăm că în Italia, D-l *Paolo Monelli* a tipărit o lucrare în care arată 500 de locuțiuni, expresii și substantive exotice cari *trebue radiate* din vocabularul oricărui fascist care se respectă.

Domnia-sa arată cu preciziune inutilitatea cuvintelor străine cari s'au introdus nepoftite în limba italiană în locul celor de baștină.

Un capitol special este rezervat cuvintelor marinărești și mai ales celor cari se referă la yachting.

Ne gândim că ar trebui și la noi ca cineva competent, să întocmească un studiu ca al domnului *Monelli,* pentru înlocuirea prea multelor cuvinte străine întrebuințate în vorbirea actuală marinărească.

Nu pretindem cuvinte în genul: *gât-legăului, nas-suflete-lui* sau *tulumbelor-triste* însă am dori să dispară anumite cuvinte cari nu pot să se 'ncadreze într'o vorbire adevărat românească. E drept că sunt multe cuvinte străine împrumutate, cari sunt de neînlocuit; este cazul comenzilor întrebuințate la manevrele navelor *(stop, fila, mola, volta)* cari prin sonoritatea și scurtimea lor sunt foarte practice. Ar fi foarte greu de găsit alte expresii românești pentru înlocuirea exemplelor arătate.

POLITICA CONDENSATĂ A MARILOR PUTERI

In darea de seamă apărută în *„Courier Maritime de France"* despre o conferință ținută de Vice-Amiralul *Castex,* politica actuală a celor patru mari puteri este zugrăvită astfel:

ANGLIA are nevoe de stăpânirea mării pentru a păstra legătura cu dominioanele și mai ales căile Mediteranei. De aci rezultă nevoia de a avea o *flotă puternică* cu *baze navale solide* la *Gibraltar, Malta* și *Cipru.*

GERMANIA trebue să aibă acces la *Atlantic* pentru a avea asigurată aprovizionarea cu materiale de tot felul necesare în timp de război.

Pentru aceasta trebue să aibă la Ocean porturi proprii, cu alte cuvinte, *colonii,* sau *facilități de acces* în porturile țărilor prietene.

Așa se explică actualele revendicări de colonii și intervenția sa în războiul spaniol.

ITALIA, deasemenea, trebue să țină seama în politica sa, de situația sa geografică într'o mare închisă. Deaceia ea a cucerit *Abisinia* și a intervenit în Spania alături de Germania.

FRANȚA trebue să-și asigure libertatea comunicațiilor atât pe ocean cât și pe Mediterana.

Prin urmare, ea are nevoie de *prietenia Italiei* și de *neutralitatea Spaniei.*

MARILE LACURI AMERICANE VOR DISPARE

Regiunea marilor lacuri din Canada și Statele Unite se află pe un teren oscilator. Fundul lacurilor schimbă în mod continuu dar destul de lent, adâncimea apei, formând o pantă care se ridică în partea Canadei și se coboară în partea Statelor Unite. Pe malurile canadiene se draghează mereu fundul pentru a putea menține navigația prin acea regiune.

Această mișcare basculatorie lentă se datorește violentei presiuni exercitată în acea regiune de enormele cantități de ghiață din nordul Canadei.

Dacă acest fenomen va continua, marile lacuri se vor înclina așa de mult încât apa lor se va vărsa în valea fluviului Missisipi.

Geologii și inginerii americani caută să găsească remedierea aceste situații și să împedice revărsarea apelor din lacuri, cari ar aduce un dezastru de proporții înspăimântătoare.

AL DOILEA CANAL ATLANTIC-PACIFIC

Incă din 1848 se propusese facerea unui canal care să lege oceanul Atlantic cu Pacificul, prin lacul Nicaragua. In 1876, o comisiune însărcinată special cu studiul

Noua legătură între Atlantic și Pacific.

acesta, găsea că: „oferea cele mai multe avantaje și cele mai puține greutăți față de orice altă regiune care ar fi fost propusă pentru legarea celor două oceane".

Intreg proectul canalului a fost rezultatul studiului a 200 ingineri sub conducerea Lt. Colonelului *Sultan.*

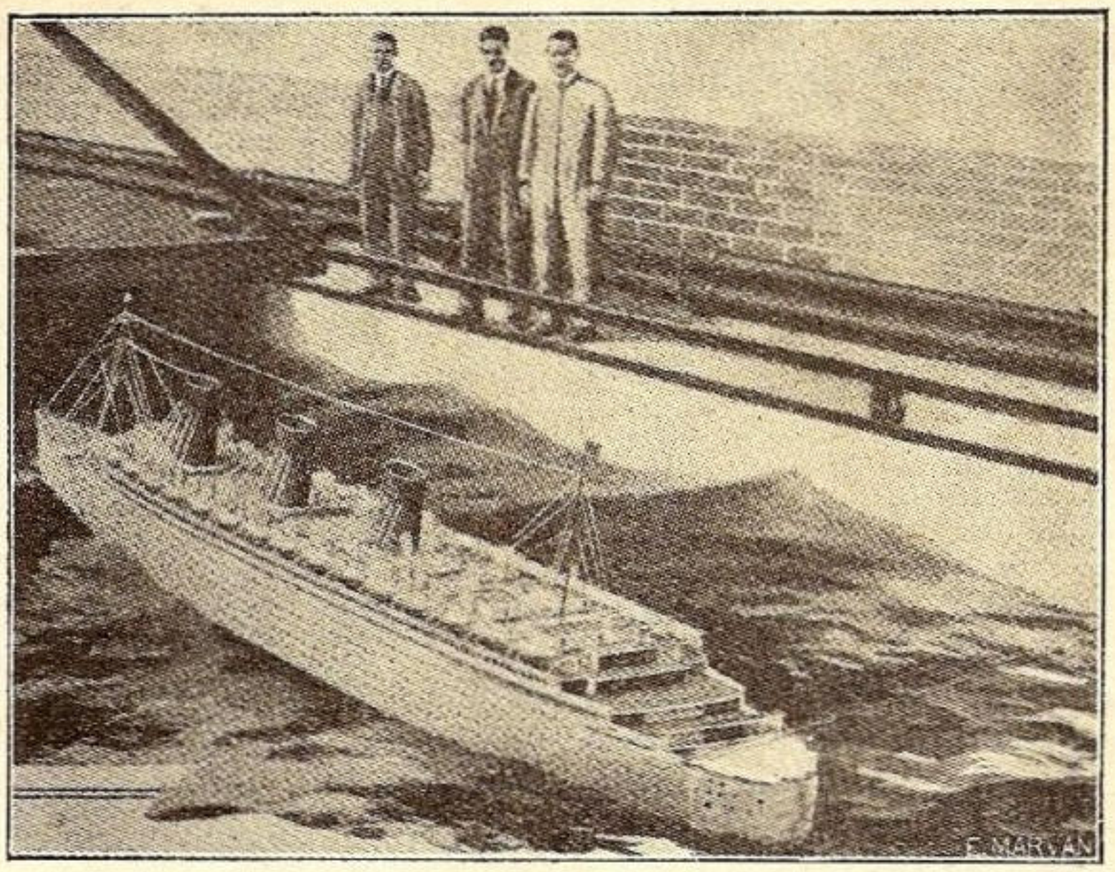
Canalul proectat avea 172 mile lungime și după calculele Colonelului Sultan ar fi costat 75 milione dolari.

Proectul a fost supus aprobării Congresului Statelor Unite, iar apoi s'au început tratative cu Republica Costa-Rica, pentru ca să permită efectuarea lucrărilor.

In prezent lucrarea toată a fost evaluată la 722 milioane dolari și se speră că în 10 ani va putea fi terminată.

Canalul este trasat între porturile *Brito* (Pacific) și *Greytown* (Atlantic); o treime din canal este cuprinsă în lacul Nicaragua.

Dela *Brito,* navele vor naviga pe fluviul *Rio-Grande* până la confluența cu *Las Lajos;* de aci vor trece printr'un canal săpat până în lacul Nicaragua; mai departe vor naviga tot printr'un canal săpat până în albia râului



Incercarea modelului unui viitor transatlantic.

San Juan, apoi prin valea râurilor *Denta* şi *San Francisco,* vor sosi la Greytown.

La cele 2 capete va fi câte o ecluză mai mare ca cele dela Panama.

Graba şi interesul pe care Statele Unite le manifestă acuma cu privirea la construirea acestui canal se datoreşte în special îngrijorării de a nu se pomeni cu actualul canal dela Panama, *obstruat.*

Această îngrjorare e datorită şi primejdiilor ce le-ar oferi un bombardament aerian asupra instalaţiilor de la Panama cât şi recentelor cutremure cari s'au manifestat destul de violent în acea regiune a Americii Centrale.

Canalul Panama este apărat de un corp de 10.000 soldaţi, dar canalul Nicaragua va avea nevoe de cel puţin 30.000 soldaţi căci e de 4 ori mai lung ca Panama.

Dacă acest canal va fi realizat, atunci legătura pe apă între porturile Americei de Nord din cele două oceane, se va scurta cu aproximativ 1500 mile faţă de drumul actual prin canalul Panama.

HAMBURGISCHE SCHIFFBAU-VERSUCHS-ANSTALT

Pe româneşte, titlul de mai sus s'ar traduce astfel: *Institutul hamburghez de cercetări pentru construcţia navelor.* Este o instituţie particulară căreia Statul îi dă tot concursul pentrucă lucrările acestui institut sunt foarte importante.

Acolo, înainte de a se construi o navă, constructorii pot face tot felul de experienţe asupra unui model redus la scară şi în urma încercărilor de tot felul ajung deseori la concluziuni cari le impun să facă anumite modificări, fără de care randamentul nu ar fi cel dorit.

Institutul are bazine de încercare pentru modele de nave. — Cel mai mare basin are următoarele dimensiuni 350 m.×16 m.×7 m. şi serveşte pentru încercarea vapoarelor de 150 m. lungime, al căror model are doar 6 m. lungime. Deci pentru acel model, bazinul reprezintă o apă lungă de 4 mile, lată de 400 m. şi adâncă de 175 m. Bazinul este acoperit pentru ca experienţele să nu fie influenţate de agenţi externi.

Pentru obţinerea diferitelor date necesare constructorilor, în mod artificial, cu dispozitive speciale se creiază tot felul de posibilităţi de navigaţie: *valuri de diferite mărimi şi din diferite direcţii, vânt-furtună-etc., curenţi de apă, combinaţii între vânt şi valuri etc.*

Rezultatele sunt confidenţiale şi nu se dau decât celor cari au solicitat încercările.

Se fac încercări pentru tot felul de nave, cu diferite feluri de propulsiune (elice, sbaturi, etc.) şi pentru modele de hidroplane.

Importanţa acestui Institut din Hamburg este recunoscută în toată lumea; constructori din toate ţările vin să-şi încerce acolo modelele navelor ce vor să construiască.

LLOID'S = CURIER ?

In coloanele noastre deseori s'a vorbit de felul cum se fac traduceri de romane sau filme, în care se găsesc termeni marinăreşti. Reamintim doar două:

Attention aux couleurs, comanda care se dă la ridicarea pavilionului pe navele franceze, s'a tălmăcit într'un film rulat la noi: *„feriţi-vă de vopsea".*

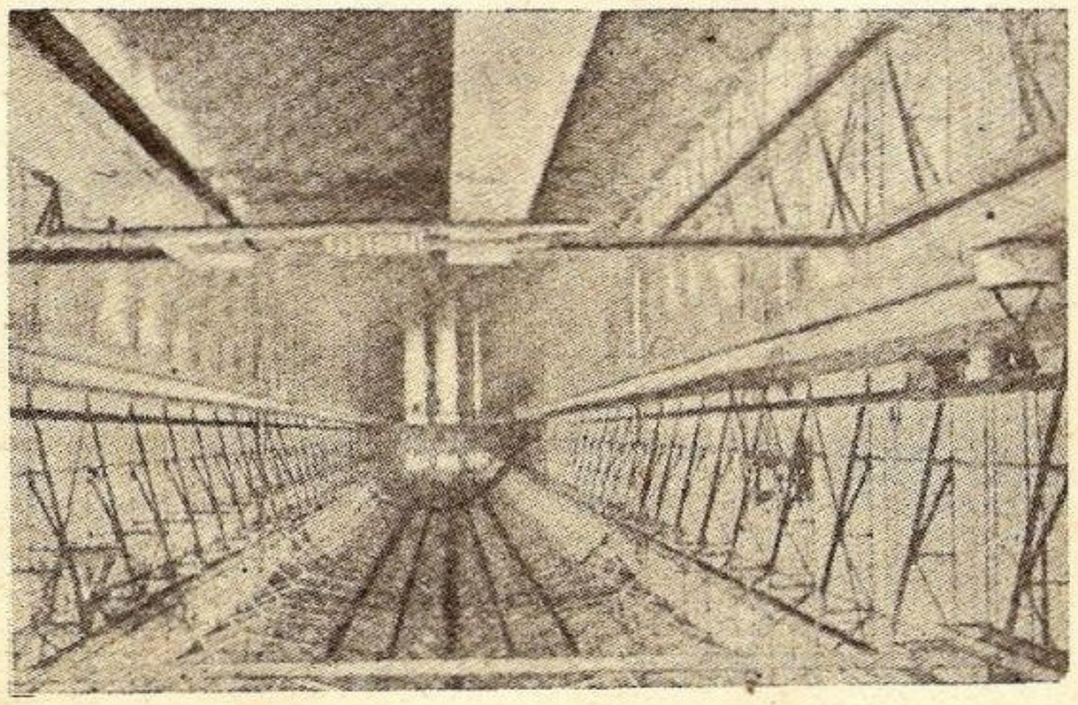
Iar într'un film american, cu marinari, *„Keap the line"* în loc de a fi tradus *„ţine legătura, nu întrerupe convorbirea telefonică",* fiindcă de aşa ceva era vorba, s'a tradus cu *„ţine fringhia".* La telefon!

La începutul lunii s'a rulat la unul din cinematografele de pe bulevard, un film de toată frumuseţea, atât ca subiect, cât şi ca filmare, interesant din punctul nostru de vedere fiindcă asistăm la tinereţea lui Nelson, la lupta dela Trafalgar, şi mai ales la o pagină din istoria marei, vechii şi vestitei societăţi *Lloyd din Londra.* Titlul filmului chiar e acesta: *„Lloyd's of London".*

Un titlu atât de sugestiv şi în legătură cu subiectul, a fost tradus la noi: *„Curierul din Londra",* deşi în tot filmul nu e vorba de nici un curier.

Traducătorii poate au bănuit că titlul original şi corect nu ar interesa publicul românesc. S'ar fi găsit altele mai atrăgătoare şi mai apropiate de subiect: „Pactul din copilărie", „Patria înainte de orice", „Prietenul lui Nelson", sau ori care altul, — afară de curier.

Şi când te gândeşti că există un Minister al Aerului şi Marinei, o Ligă Navală, gata a da sugestii gratuite traducătorilor!



Bazinul cel mare al Institutului hamburghez de cercetări pentru construcţia navelor.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

ŞTIRI DIN ŢARĂ

■ *Vizita unor nave de război britanice.*

In cursul lunii Septembrie şi-au anunţat vizita mai multe nave aparţinând flotei britanice. Vor veni crucişetorul *„Despatch"*, la Constanţa, iar la Galaţi un grup format de distrugătoarele *„Icarus"*, *„Imogen"* şi *„Inglefield"*. Navele sunt de construcţie modernă ; crucişetorul are 4850 tone şi a intrat în serviciu în 1918, iar distrugătoarele au câte 1400 tone şi sunt în serviciu din 1936.

■ *Un nou vapor românesc.*

Lumea marinărească salută cu bucurie aprobarea pe care Banca Naţională a acordat-o dlui Ioan Zaharia, un valoros ofiţer din rezerva Marinei Regale, prin care i se pune la dispoziţie suma de 160.000 lire sterline pentru achiziţionarea unui vas petrolifer de mare tonaj care va purta pavilionul românesc.

Faptul e cu atât mai îmbucurător, cu cât în afară de cele trei petroliere ale societăţii Steaua Română, noi nu mai avem altele, petrolul nostru fiind cărat de numeroase vapoare străine făcând ca milioane de lei în valută forte să iasă din ţară.

■ *Echipaj român plecat din ţară.*

Zilele acestea au părăsit ţara spre Glascow pentru a aduce în ţară yachtul „Luceafărul" al M. S. Regelui, dd. Cap.-Comandor (r) Răşcanu Iosif, Căpitan Bănică I., Cap. Mec. Botel Ştefan, Locotenent Tăutu Marcel, Locotenent Ghezzo Eduard şi Loc. Mec. Cristache Toma, împreună cu mai mulţi maeştri militari şi mecanici, marinari şi fochişti.

■ *Călătoria elevilor Şcoalei Navale N. M. S. MIRCEA.*

Până la sosirea nouei nave şcoale *„Mircea"*, elevii şcoalei navale au fost îmbarcaţi pe micuţa canonieră „Cap. Dumitrescu Constantin" improvizată ca navă şcoală.

Nava a plecat la 19 August din Constanţa cu următorul itinerariu : Istambul 20 August, Salonic 23 August, Pireu 26 Aug- Corfu 30 Aug., Dubrovnic 1 Septembrie, Sibenic 4 Sept., Split 5 Sept., Kotor 9 Sept., Patras 13 Sept., Canea 16 Sept., Beyrut 19 Sept., Rodi 24 Sept., Chios 27 Sept., Istambul 30 Sept. şi Constanţa 2 Octombrie.

Comandantul navei este d. Căpitan *Săvulescu Eugen,* având sub ordine 7 ofiţeri, 7 maeştri militari, 30 elevi şi 45 marinari.

In această călătorie de studii se va întoarce şi vizita contratorpilorului francez *„Vauban"*. Pentru a reprezenta ţara noastră a fost îmbarcat d. Cap. Comandor *Cristescu Nicolae* în calitate de Comandant superior.

ŞTIRI DIN STRĂINĂTATE

ANGLIA

■ *Constatările făcute în cursul primelor 10 călătorii ale marelui transatlantic „Queen Mary".*

In cursul primelor 10 călătorii a parcurs 66.00 mile.

In călătoriile dela Est spre West distanţa parcursă a variat între 3087 şi 3158 mile socotind parcursul între *Cherbourg* şi *Ambrose;* durata călătoriei a variat între 103 h. 12 m. şi 112 h. 13 m. iar viteza a variat între 27,9 noduri şi 30,01 noduri.

In călătoriile de întoarcere, dela West spre Est, distanţa parcursă a variat între 3128 şi 3198 mile; durata parcursului a fost cuprinsă între 102 h. 20 m. şi 112 h. 24 m. iar viteza a variat între 27,84 şi 30,57 noduri.

La problemele de consumaţie în 24 ore, când maşinile au dat 158.000 C. V. efectiv, s'a găsit o consumaţie de 265 gr. pe cal-oră pentru aparatul motor propulsiv şi auxiliare. In serviciul curent consumaţia pe cal-oră variază între 265-278 grame.

■ *Nave în construcţie.*

Cele 16 Contratorpiloare de tip „J" prevăzute în programul pe 1936/37 au fost date în lucru câte 2, şantierelor : *John Brown & Co.* din Clydebank ; *William Denny & Bros* din Dumbarton, *Fairfield Shipbuilding & Engineering* din Govan, *Yarrow* din *Scotstoun, R. & W. Hawthorn, Leslie* din Hebburn, *Swan, Hunter & Wigham* Richardson din Wallsend, *John I. Thornycroft* din Southampton şi *Samuel White* din Cowes.

Deasemenea cele 5 crucişetoare de tipul *Dido,* prevăzute în acelaş program de construcţii, au fost date în lucru şantierelor din *Linthouse. Govan, Glasgow, Greenock, Birkenhead şi Newcastle.*

Se observă grija ce a avut-o Statul de a-şi împărţi comenzile la toate şantierele de pe toată coasta Angliei; în felul acesta toate vor avea de lucrat, lucrătorii nu vor şoma nicăeri, iar noile construcţiuni vor intra în serviciu deodată, într'o massă impresionantă, care va atârna greu de tot în balanţa forţelor navale.

Nici un şantier englez nu se mai angajează acum pentru vreo lucrare străină decât cu mari dificultăţi pentrucă Statul le-a acaparat pentru construcţiile sale.

■ *Nave anti-aeriene.*

După transformarea crucişetoarelor *Coventry* şi *Curlew* în nave contra-avioane (vezi Marea Noastră Nr. ..../1937) vor intra la rând pentru a fi la fel trasformate, şi crucişetoarele din aceiaş clasă. *Ceres, Cardiff, Caledon, Calypso şi Caradoc.* Cele 5 tunuri de 152 ale acestor nave vor fi înlocuite cu 10 tunuri de 102 A. A.

■ *Nouă lege relativ la încărcarea navelor de comerţ.*

Până în prezent faptul de a fi supra încărcat o navă de comerţ britanică, dădea naştere la o simplă amendă dacă nu se stabilea că acea supraîncărcare era un adevărat pericol pentru navă.

Noua lege agravează mult sancţiunile.

Articolul 1 prevede pedeapsa cu închisoare pentru armatorul care trimite o navă supra încărcată, oricât de mică ar fi supraîncărcătura.

■ *Artileria noilor chirasate.*

Artileria principală a marilor chuirasate de 35.000 tone nu va mai fi instalată după ultimul principiu aplicat la *Nelson* şi *Rodney.* Se ştie că la aceste două chuirasate toată artileria grea (356 m.m.) este împărţită în 3 turele triple instalate în partea dinainte pentru a avea maximum de guri de foc în urmărirea inamicului. — Pentru cazul retragerii, aceste nave nu au nici un tun de mare calibru spre pupa aşa că pentru a putea trage, nava trebue să evolueze mereu.

Absenţa tirului de apărare în cazul retragerii, a provocat critici numeroase cu ocazia manevrelor din ultimii ani când s'a constatat că în anumite situaţii tactice, navele acestea erau silite să înceteze tragerea pentru durate apreciabile de timp, în care, dacă s'ar fi aflat în toiul unei lupte adevărate, desigur că ar fi avut de suferit din cauza tirului adversarului.

Pe noile chiurasate, artileria principală va fi împărţită şi spre prova şi spre pupa pentru a se putea face faţă tuturor situaţiilor,

Concentrarea artileriei spre prova, poate fi recomandată şi jus-

tificată numai la navele cari au o vădită superioritate de viteză asupra adversarului probabil pe care gonindu-l îl sileşte să manevreze.

Franţa, la cele 2 chuirasate, *Strasbourg* şi *Dunkerque,* a fost condusă de această idee, concentrând artileria spre prova ca o replică la adversarii probabili tip *Deutschland* cari au o viteză mai mică cu 3 noduri decât cele franceze; deci, conform principiului arătat mai sus, francezii vor manevra pe adversar datorită superiorităţii de viteză pe care însă chuirasatele engleze nu o au.

AFRICA DE SUD

■ *Reducerea taxelor de port.*

Toate porturile *Uniunii Sud-Africane* vor reduce toate taxele de port cu 50%.

In felul acesta se speră că o bună parte din traficul maritim care până în prezent lua calea *Suezului,* va fi deviată pe la *Capul Bunei Speranţe,* deoarece taxele la trecerea prin canalul Suez sunt destul de ridicate.

COREEA

■ *Construirea portului* Rashine.

In partea de Nord a Coreei se lucrează intens la terminarea portului *Rashine.* Până în prezent pot acosta 8 nave a 10.000 tone deplasament, în lungul celor 2 cheuri. Adâncimea apei este de minimum 9.50 m.

Portul e administrat de Căile Ferate ale Manciuriei meridionale.

FINLANDA

■ *Reglementarea muncii maritime.*

Guvernul a instituit o comisiune de anchetă care cuprinde reprezentanţi ai guvernului, ai marinarilor şi ai armatorilor.

Această anchetă se face în vederea elaborării unui proect de reglementare a muncii maritime.

FRANTA

■ *Normadie Nr. 2.*

Fratele marelui transatlantic francez, va avea tot cam aceleaşi dimensiuni (305 m. × 36 m. × 12 m.).

Totuşi având în vedere că traversada durează aşa de puţin, anumite detalii de construcţie vor fi modificate radical şi-anume se va suprima tot ceeace nu este indispensabil adevăratului confort, adică piscinele, capelele grădinile de iarnă şi altele. Tot spaţiul câştigat astfel va fi folosit pentru noui cabine de pasageri.

Datorită celor mai noui studii şi descoperiri, această navă, prin felul în care va fi construită, va prezenta cea mai mare siguranţă în contra focului şi a apei; materialul altă dată inflamabil, va fi înlocuit cu material tratat cu substanţe ignifuge, iar o extrem de judicioasă şi modernă compartimentare, va face ca nava să nu se poată îneca niciodată.

Din cauza aceasta bărcile şi şalupele de salvare nu vor mai fi necesare odată ce nava nu va suferi niciodată vre-un sinistru maritim.

Totuşi în fiecare bord vor fi câte o balenieră şi 2 bărci cu motor cari vor servi pentru diferite nevoi sau pentru a da ajutor vre-unei nave în pericol.

■ *Cel mai mare petrolier francez.*

Petrolierul *Emile-Miguet,* construit de *Ateliers et Chantiers* de *France* la Dunkerque pentru *Compagnie Navale* des Pétroles, este cea mai mare navă franceză de transport.

Caracteristicile principale sunt: lungime 176 m. lăţime 22,50, înălţime 12,5 m. pescaj 9,75 deplasament 30.600 tone. Are corpul construit după sistemul longitudinal Isherwood bracketless şi cuprinde 19 tancuri.

Aparatul motor e compus din 2 motoare Diesel de tip *Burmeister & Wein-Penhoët* de 7260 c. v. efectivi. Mai are şi 3 căldări pentru diferite auxiliare şi pompe de încărcat. Partea interesantă este că în timpul navigaţiei aceste căldări sunt încălzite numai cu gazele eşite dela motoare.

Curăţirea tancurilor se face proectând pe pereţi prin tuburi speciale, apă de mare încălzită la 110°.

Pompele au un debit de 1500 tone pe oră.

Contra incendiilor, în afară de stingătoarele cu acid carbonic impuse prin legea din 16 Iunie 1933, gazele de combustiune ale căldărilor sunt întrebuinţate printr'un sistem special ca o pătură de gaz inert, epurat şi filtrat, deasupra încărcăturii lichide.

Viteza va fi de 14 noduri.

Emile Miguet este destinat în special transporturilor de petrol din *Irak* către *Franţa.*

■ *Noul port dela* Pointe-Noire.

Lucrările portului *Pointe-Noire,* aşezat în cea mai bună radă a Africei Ecuatoriale Franceze, înaintează cu repeziciune. In prezent se lucrează la facerea digurilor şi a cheurilor.

Pentru aceste lucrări s'a repartizat 177. milioane franci din care s'au cheltuit până la 30 Noembrie trecut 74 milioane.

Poziţia acestui port este minunată ca poartă principală a unei regiuni foarte bogate şi ca punct de escală pe drumul Indiilor.

GERMANIA

■ *Sporirea flotei de petroliere.*

Flota de tankuri a Germaniei va primi un spor masiv de 12 nave cari vor fi construite în şantierele *Deutsche Werft* pentru societăţile *United Africa Co., Thor Dahl* şi *A/S. Odd.*

Dintre acestea, 4 vor avea 16.000 tone deplasament iar celelalte vor avea 14.500 tone. Propulsiunea va fi asigurată cu motoare M. A. N., care vor trebui să dea o viteză de 13 noduri.

Aceleaşi şantiere au în prezent 30 tancuri cu motoare în curs de construire totalizând aprox. 300.000 tone, pentru diferiţi armatori germani.

■ *Prosperitatea liniilor germane în Atanticul de Nord.*

Societăţile germane cari deservesc Atlanticul de Nord au avut frumoase rezultate în 1936.

Astfel *Hapag* a transportat între *Europa* şi *America* 53.653 pasageri, adică mai mult cu 6.254 ca anul precedent, ceeace revine la un plus de 13%.

Deasemeni numărul pasagerilor transportaţi de *Nord-Deutscher-Lloyd* a crescut dela 73.977 la 90.725.

Partea interesantă este că numărul pasagerilor de cl. I a sporit foarte mult.

■ *Prosperitatea companiei Norddeutscher-Lloyd.*

Imediat după război (1919) vapoarele acestei companii totalizau 57.000 tone iar la Ianuarie 1937 această cifră se transformase în 559.522 tone între cari se socoteau; 11 vapoare cari nu împliniseră 5 ani de serviciu, 23 cu vârsta cuprinsă între 5 şi 10 ani, 25 între 10 şi 15 ani, 8 între 15 şi 20 ani şi numai unul singur de 20 ani. La 1 Ianuarie 1938 tonajul va ajunge la 629.000 tone.

■ *Călătoria navei şcoală Deutschland.*

La 26 Martie, nava şcoală cu vele, *Deutschland,* s'a întors din călătoria făcută timp de 6 luni până în America de Sud. In acest timp a parcurs peste 14.000 mile.

■ *Regularizarea fluviului Elba.*

Pentru desvoltarea economică a Germaniei Centrale, fluviul Elba trebue amenajat astfel ca să devie o importantă arteră fluvială.

Lucrările pentru regularizarea cursului apei, au fost începute de mai mulţi ani şi accelerate din 1934. Dela frontieră şi până la confluenţa cu *Saale,* se lucrează la menţinerea unei adâncimi de cel puţin 1,10 m, care va fi mărită la 1,40 m. datorită aportului adus de apele ce se vor colecta în rezervorul ce se construeşte la *Pirna,* care va avea o capacitate de 128 milioane metri cubi.

Mai jos de Saale, adâncimea proectată va fi cel puţin de 1,25 m. De aci creşte până la reflux, în amonte de Hamburg, până la minimum 1,40 m.

Totuşi, datorită barajelor dela *Bleiloch* (terminate în 1932) şi cel

dela *Hohenwarte* (în curs de terminare pe Saal superior) adâncimea apelor va fi mărită la cel mai puţin 1,70 m. Lucrările acestea se fac pe o lungime de 600 km. de fluviu; până în prezent s'au terminat numai 200 km. pentru care din 1933 s'au cheltuit 50 milioane R. M. (la un loc cu barajele).

Navigaţia interioară are mult de câştigat de pe urma acestor lucrări. Este suficient să ne amintim ce sume colosale se cheltuesc pentru a ne da seama ce importanţă mare are creşterea adâncimii apelor numai cu 20—30 centimetri precum şi menţinerea nivelului constant al apelor. Situaţia Elbei din punctul de vedere al adâncimilor se poate compara de minune cu marile noastre râuri: *Mureşul, Oltul, Argeşul, Ialomiţa, Siretul* şi *Prutul* cari aşa neregularizate cum sunt, prezintă în general adâncimi mult mai mari decât *Elba*. E just că din loc în loc pe la cotituri există în prezent *întinsuri* cari fac uneori ca navigaţia interioară să fie imposibilă cu tot avantajul ce-l oferă celelalte porţiuni de râu cu adâncimi mari. Dar tocmai pentru a învinge aceste obstacole de navigaţie îşi au rost lucrările de canalizare şi regulare a debitului de apă. pentru a avea totdeauna asigurată o adâncime minimă necesară navigaţiei. Nu ştim în ce ordine de urgenţă s'a prevăzut executarea acestor însemnate lucrări de navigabilitate cari interesează de aproape, economia naţională; e clar însă că nu se pot executa deodată pentrucă sunt prea vaste şi costul este prea ridicat ca să nu fie eşalonate în cursul a mai mulţi ani. — Incheem aceste rânduri cu speranţa că nu vor trece mulţi ani şi vom auzi, fără să ne provoace ca astăzi un surâs de neîncredere, că Târgul Mureşului, Slatina, Bucureştii, Bacăul şi Iaşii, *sunt adevărate porturi fluviale.*

INDIILE OLANDEZE

■ *Hardi navigateur*

La *Tandionk Priok*, port în apropiere de *Batavia* (Java) a sosit o barcă tip canoe, condusă de germanul *Oscar Walter Speck* care a plecat din *Hamburg* (Germania) tocmai dela 13 Mai 1932 când era în vârstă numai de 25 ani.

Intenţia sa era să ajungă la *Ceylon*, dar cum pofta de mâncare îţi vine mâncând, aşa şi navigatorul nostru după ce-a ajuns la Ceylon a luat drumul mai departe spre insula *Java*, de unde are de gând să plece în *Noua Guinee*, iar de acolo tocmai în *Australia*.

Călătoria lui însă nu se va termina acolo, de oarece el intenţionează să se întoarcă în patrie tot pe calea apei, cu aceiaşi bărcuţă.

ITALIA

■ Insula *Pantelaria* a fost declarată ca zonă fortificată şi sborul avioanelor străine pe deasupra insulei a fost interzis.

Această insulă situată între Sicilia şi Africa (la 100 km. de Sicilia şi la 65 km. de Africa) are o mare importanţă strategică deoarece o bază aeriană stabilită în insulă poate controla uşor trecerea navelor în strâmtoarea Siciliei.

Pantelaria are 10.000 locuitori şi o suprafaţă de 14 km. lungime pe 8 km. lăţime.

Declaraţia oficială prin care se anunţa fortificarea acestei insule a produs în Anglia o impresie puternică.

De altfel Italia ar mai putea face nişte puncte strategice însemnate şi din insulele *Linosa* şi *Lampedusa*. Prima este situată la 100 km. spre Sud-Est de *Pantelaria* şi cam la aceiaşi distanţă de *Malta* şi are mai multe locuri favorabile de ancoraj, iar *Lampedusa* se află la 35 km. spre Sud-West de Linosa şi oferă mai multe posibilităţi de a fi amenajată în bază navală şi aeriană.

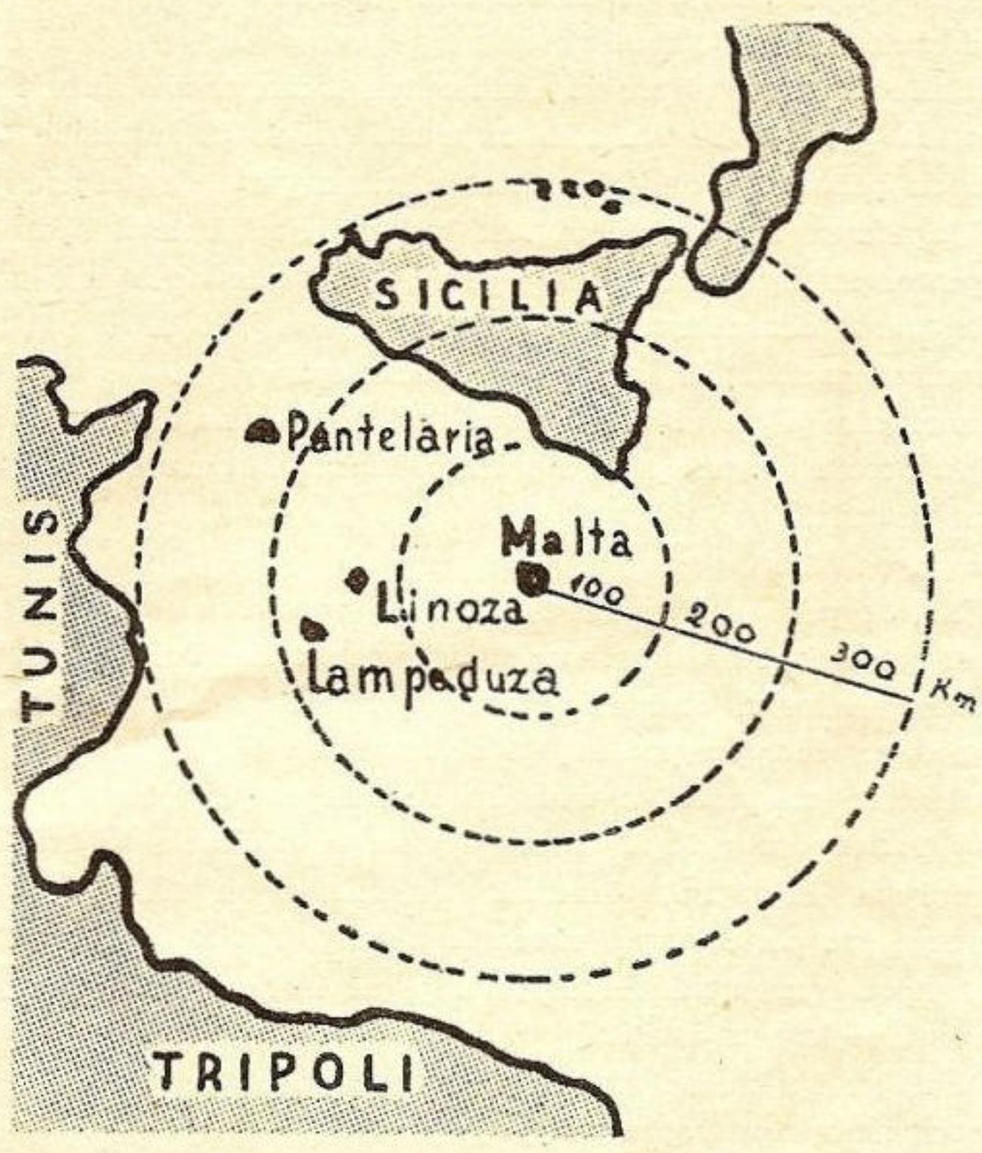
Trebue să recunoaştem că de câţiva ani Italia îşi consolidează sistematic şi cu paşi gigantici situaţia în Mediterana. Acest nou *„cui"* controlează strâmtoarea Siciliei, disputând şi stânjenind importanţa insulei *Malta*.

■ In timpul războiului etiopian marina comercială italiană a transportat 600.000 tone trupe şi materiale. 500.000 tone reprezintă trupele şi materialul respectiv de campanie, 40.000 tone caii şi celelalte animale, iar 20.000 tone reprezintă materialul motorizat.

■ *Asistenţă medicală prin Radio.*

Toată lumea ştie că nu toate vapoarele au la bordul lor un medic. Deobicei comandantul sau secundul sau în general orice ofiţer al bordului, au la îndemână o trusă medicală cu diferite medicamente uzuale şi câteva instrucţiuni necesare. Totuşi pentru cazuri grave de boală sau accidente, datorită radiotelegrafiei, acuma se pot da consultaţiuni medicale bolnavilor de pe acele nave.

Astfel în Iarna aceasta, medicii de pe transatlanticele *Roma, Augustus* şi *Marco Polo* au dat prin radio consultaţii vapoarelor *Liana, Luciano,* şi *Hopemount,* pentru cazuri de arsuri provocate la căldări, de febră mare şi de pneumonie.



Toate aceste cazuri, graţie intervenţiei rapide prin radio, au fost vindecate evitându-se complicaţii grave.

■ *Naţionalizarea marilor şantiere navale.*

Şantierele navale, al căror capital trece de 100 milioane lire *(Ansoldo, Odero Terni Orlando, Cantieri Riuniţi del'Adriatica)* trec sub controlul statului.

Măsura aceasta face parte din programul de naţionalizare a industriilor de apărare naţională.

■ *Ameninţarea portului DJIBOUTI.*

Guvernul a deschis un credit de 85 milioane lire pentru crearea unui port la *Assab,* pe coastele *Eritreei,* la depărtare de 300 km. spre Nord de *Somalia Franceză.*

Italienii vor cu orice preţ să nu mai fie tributarii porturilor străine cari deservesc *Abisinia.*

JAPONIA

■ *Desvoltarea industriei baleniere.*

In conformitate cu programul de mare desvoltare în toate ramurile de industrie, guvernul a luat măsuri ca industria exploatării balenelor să facă un mare pas înainte. — Astfel *Kyodo Gyogyo Kabushiki Kaisha* (Compania de pescărie dela Kyodo), *Ocean Whaling Co.* şi *Sumatra Developing Co.* vor fi înzetrate cu *nave-uzină* şi *nave de vânătoare.* In total se vor construi 3 nave uzină (una de 27.000 tone, alta de 16.000 tone şi alta de 15.000) precum şi 25 nave de vânătoare.

■ *Secretul prosperităţii marinei comerciale.*

Unul dintre cei mai însemnaţi factori. care contribue la prosperitatea marinei comerciale, este faptul că personalul de pe vapoarele japoneze este plătit cu lefuri foarte mici.

Iată câteva din cifrele pubicate în anuarul statistic al B. I. T. (Bureau International du Travail).

Comandant sau Şef mecanic	210	yeni
Secund sau Mecanic I	135	„
Ofiţer II sau Mecanic II	95	„
Ofiţer III sau Mecanic III	75	„
Şef-echipaj sau Fochist principal sau Şef chelner	75	„
Timonier sau Ungător sau Şef bucătar	57	„
Marinar sau Fochist sau Bucătar	40	„
Chelner	38	„

Moneda japoneză (yen-ul) corespunde la 30 lei.

Aceste cifre nu pot totuşi să ne servească ca o comparaţie cu salarizările noastre, pentrucă pentru o raţionare justă ar trebui să ne folosim şi de standardul de viaţă în Japonia.

■ *Modernizarea a 5 chiurasate.*

Lucrările de modernizare la chuirasatele *Fuso, Yamashiro, Ise, Hyuga, Nagato* şi *Mutsu,* s'au terminat. S'a făcut instalaţie de ardere cu păcură la căldări, a fost mărit unghiul de tragere la tunuri, apărarea anti-aeriană a fost întărită, s'au instalat aparate noui pentru conducerea tragerii şi pereţi suplimentari pentru o mai bună apărarea contra torpilelor.

■ *Numărul candidaţilor la şcolile navale creşte mereu.*

In anul care a trecut s'au prezentat 7374 candidaţi pentru 245 locuri la Şcoala Navală şi 2912 pentru 80 locuri la Şcoala de ofiţeri ingineri-mecanici.

■ *Greva ofiţerilor Marinei Comerciale.*

Ofiţerii de pe navele marei companii *Nippon Yusen Kaisha* au declarat greva însă nu din cauza micilor salarii sau din alte cauze obişnuite grevelor ci doar ca *„protest în contra atitudinei revoltătoare a directorilor companiei faţă de împărat".*

Conducerea companiei a omis să dea dispoziţii de ridicare a *marelui pavoaz* cu prilejul ultimei reviste navale dela *Osaka* ce s'a desfăşurat în faţa împăratului. Majoritatea ofiţerilor Marinei Comerciale fac parte dintr'o asociaţie ultra patriotică şi consideră această lipsă elementară de respect faţă de împărat, ca o adevărată crimă de lese-majestate.

Ofiţerii grevişti nu au vrut să reia lucrul până ce conducătorii companiei nu au fost aspru pedepsiţi.

De asemenea ei au mai pretins ca societatea *Nippon Yusen Kaisha* să fie reorganizată având la bază adevăratul niponism pentru ca să se evite în viitor repetarea unor asemenea întâmplări regretabile cari umbresc prestigiul împăratului.

OLANDA

■ Cel mai mare submarin olandez O-16, de 950 tone, a intrat în serviciu.

Nava pază-coastă *De-Zeven-Provincien* a fost rebotezată *Soerabaja* şi destinată ca navă-şcoală pentru marinarii indigeni ; va staţiona în Indiile olandeze în portul cu acelaş nume.

Guvernul a hotărît ca echipajele navelor de luptă să fie compuse numai din albi în Indiile olandeze, probabil ca să prevină repetarea sângeroaselor revolte din anii trecuţi pe navele de război din colonii.

■ *Reducerea taxelor de port la Rotterdam.*

Pentru a putea ţine piept concurenţei portului *Anvers, autorităţile* au luat măsuri ca navele străine să prefere *Rotterdamul* oferindu-le reduceri simţitoare la diferitele taxe. — Astfel navele maritime obţin o reducere de 28% la taxele de port.

■ *Cel mai mare pachebot olandez.*

In Aprilie a. c., şantierele *Rotterdam Dry Dock Co.* au lansat pachebotul *Nieuw-Amsterdam,* comandat de *Holland-America Line.* Este cel mai mare pachebot olandez. Lung de 229 m., lat de 37 m., pescaj 9.55 m., deplasament 37.500 tone, poate încărca în magazii 3000 tone mărfuri.

Pentru pasageri are 24 locuri în 12 cabine de lux, 454 locuri în 268 cabine de clasă, 453 locuri în 187 cabine de turism şi 209 locuri în 82 cabine clasa III. Un număr de 377 cabine au bae iar 242 au numai sală de duş.

Vaporul are 10 punţi între cari se poate circula, în afară de scările obişnuite, cu 4 scări rulante şi 8 ascensoare.

Cele 12 cabine de lux au fiecare câte un post de radio-recepţie, Pasagerii au la îndemână şi 3 piscine, 2 săli de joc pentru copii, o sală de gimnastică cu solarium, un teren de tenis făcut cu pământ, 2 infirmerii şi o sală de operaţii. Difuzoare de radio va fi instalate în toate saloanele. Salonul cel mare are 22 m.×16 m., fumoarul are 18m×16 m., sala de reprezentanţii teatrale-cinematografice are 22 m.×16 m.

In contra focului, fiecare cabină are pereţi necombustibili precum şi instalaţia *Sprinkler.*

Pentru salvare, nava a fost compartimentată şi pentru separarea diferitelor compartimente are 48 porţi etanşe cari se manevrează electric dela comandă sau direct cu mâna.

Are 22 bărci de salvare, dintre cari 16 au propulsoare de mână (patent Fleming) şi 6 cu motoare Diesel. Două din aceste bărci au şi instalaţii de T. F. S. In ele se pot salva 1934 persoane.

Echipajul total al pachebotului e compus din 705 oameni.

Propulsiunea este asigurată prin 2 elici cu 3 pale mişcate cu 131 rotaţii pe minut de 2 grupuri de turbine. Fiecare elice are 6,20 m. diametru şi cântăreşte 22 tone. Nu au fost făcute încă probe de viteză, dar se speră că va lua 21 noduri.

Cablurile electrice instalate la bord trec de 500 km.

■ *Cargoboate rapide.*

Compania *Rotterdamsche Lloyd,* va pune în serviciu 2 moto-nave, *Brastagi* şi *Weltevreden* cari vor avea o viteză de regim de 15 noduri.

In afară de magaziile de mărfuri, aceste nave mai au şi cabine pentru 12 pasageri.

Vor deservi linia Olanda-Indiile Olandeze.

POLONIA

■ *Sporirea flotei comerciale.*

Guvernul a stabilit un important program de construcţii navale.

Pentru legătura cu America vor fi construite 2 motonave de câte 11.000 tone deplasament; acestea vor transporta pasageri, emigranţi şi mărfuri poloneze de export.

Mai sunt prevăzute, în acest program de construcţie, şi 2 mari cargo-uri pentru linia Levantului, unul pentru linia porturilor Europei Occidentale, 2 de câte 1000 tone deplasament pentru liniile mării Baltice, 5 pentru trasporturi de lemnărie, 2 de pasageri pentru liniile de cabotaj, şi un număr însemnat de remorchere şi alte vase de servitudine precum şi 62 vase de pescuit dintre cari 20 vor fi destinate pescuitului în marea largă.

Cele 2 transatlantice de 11.000 tone au fost date în lucru şantierelor engleze din *Glascow* şi *Newcastle* iar cele 2 de 1000 tone vor fi construite în Finlanda.

■ *Desvoltarea şantierelor navale.*

Şantirelele navale dela Gdynia, au trecut sub conducerea Soc. *Krolewska* şi *Laura.*

Noua conducere intenţionează să dea o mai mare desvoltare acestor şantiere, cari vor fi în aşa fel utilate, încât să se poată construi şi vase de tonaj mare.

Până în prezent, în aceste şantiere se construiau numai şalande, remorchere şi vase de pescari, şi se executau diferite reparaţii.

Avântul Poloniei spre mare este demn de admirat şi de imitat. Naţiunea întreagă este convinsă că marea este ceva vital pentru Polonia şi caută să dovedească această convingere, mai ales în fiecare an la sărbătoarea mării când subscripţia publică pentru F. O. M. (fondul apărării maritime) trece totdeauna peste 100 milioane lei.

SIRIA

■ *O nouă conductă de petrol.*

Din cauză că cele 2 conducte de petrol actuale s'au dovedit insuficiente pentru transportul produselor *Irakului* din regiunea *Mossul* şi *Kirkuk* se va construi şi a treia conductă de petrol.

Lucrările preparatorii de foraje au şi început.

STATELE UNITE

■ *Noui construcţii.*

Secretarul de stat al Marinei anunţă că se vor pune în construcţie în cursul lunei Iunie 2 chuirasate de 35.000 tone. Viteza lor nu va depăşi 27 noduri, dar în schimb vor avea o protecţie puternică compusă din blindaje verticale şi orizontale. Vor avea 2 turele înzestrate fie cu câte 4 tunuri de 356 m.m., fie cu 3 a câte 406 m. m.

■ *Progresul comerţului exterior.*

Totalul exportului a atins în 1936 suma de lei 2.453 milioane dolari, adică mai mult cu 170,6 milioane dolari ca în anul precedent.

Importul s'a ridicat la 2419 milioane dolari, adică mai mult cu 371,7 milioane.

Balanţa în favoarea exportului este de 34,25 milioane dolari.

■ *Navă ignifugă.*

Intr'un şantier american a fost construită anul acesta nava de pasageri şi mărfuri *Catherine.*

99% din materialul întrebuinţat la construcţie este *neinflamabil.*

Această navă va face curse între Statele-Unite şi Indiile occidentale.

■ *Abandonarea propulsiunei electrice.*

Nouile chiurasate cari snut în construcţie vor fi înzestrate cu turbine cu angrenaje în loc de motoare electrice aşa cum fuseseră înzestrate toate chiurasatele construite în ultimii 15 ani.

Prin această înlocuire se câştigă un spaţiu ce reprezintă cam 20% din greutatea totală; această economie de greutate va putea fi utilizată în avantajul blindajelor, armamentului sau chiar pentru viteză şi rază de acţiune.

Problema a trebuit să fie rezolvată astfel, pentrucă potrivit tratatului naval dela Londra, deplasamentul de 35.000 tone nu putea fi depăşit. Cele 2 chuirasate vor costa 52.000.000 dolari fiecare.

U. R. S. S.

■ *Navigaţia arctică.*

Aviatorul rus *Leverzevsky* a declarat că drumul arctic este nu numai scurt dar şi cel mai practic pentru a lega cele 2 continente. Rusia priveşte cu cea mai mare încredere şi luptă să realizeze în mod practic drumurile aviatice pe deasupra gheţurilor polare.

In ultimul timp, ziarele au anunţat că cele 2 mari avioane sovietice cari au realizat cel mai scrut drum între Moscova şi America au trecut peste polul artic.

Se studiază în prezent şi probabil că nu va dura mult până ce vom auzi că un grup mare de avioane sovietice vor lua acelaş drum spre a demonstra că drumul peste Polul Nord nu este numai o performanţă accidentală ci o adevărată realizare practică a personalului şi materialului sovietic.

In afară de aceste legături aeriene sovietele se străduesc să realizeze şi legătura pe apă între porturile şi regiunile arctice dela *Capul Nord* până la *Vladiwostock.*

Patru vapoare vor deservi linia *Leningrad-Vladiwostock;* două vor asigura linia *Vladiwostock-Murmansk;* opt vor lega *Murmansk* de Sibera Centrală la *Bahia;* şapte vor face cursa între *Noua-Zemlie* şi coastele peninsulei *Taymur;* patru vor fi puse pe linia *Vladiwostock-Peninsula Chukotsk.*

Pentru ca vapoarele acestea să poată străbate regiunile înghe-ţate, cele 4 mari spărgătoare de ghiaţă, *Lenin, Yermak, Lidke* şi *Krassin* vor staţiona în diferite puncte din regiunea arctică, gata oricând să le ajute sau să le salveze.

In 1932, vaporul *Sibiria-Koff* a reuşit să facă primul drum dela un capăt la altul al oceanului Arctic.

FUMAŢI

Produsele superioare ale Cassei Autonome a Monopolurilor Regatului României

Dacă preferaţi

Cereţi ţigaretele cu carton:

Sau ţigaretele fără carton;

Dacă preferaţi

Cereţi Ţigareta:

Iar dacă preferaţi

Cereţi Ţigareta:

TUTUNURILE ORIENTALE

„FERDINAND“ ✱ MACEDONIA“ ✱ „DOINA“
„MIHAI“ ✱ „TOMIS“ ✱ „BUCUREŞTI“

ŢIGARETE CU GUST ENGLEZESC

„VIRGINIA“

GUSTUL AMERICAN

„GOLF“

Pentru fumătorii de pipă: TUTUNURILE SUPERIOARE „WEEK-EN“ sau „CLUB“ ✱ Noile ţigări de foi „CORONAS“ şi „FLORIDA“ sunt fără pereche.

Rezultatul apelului făcut de „ZIUA MARII"

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, organizaţie pentru propaganda şi desvoltarea Marinei Naţionale, al cărei preşedinte activ este MAJESTATEA SA REGELE CAROL II-lea, a făcut, la 15 August — PATRONUL MARINEI — un apel către publicul şi instituţiunile civile şi militare din toată ţara, să organizeze serbări şi manifestaţiuni cu caracter marinăresc după mijloacele locale.

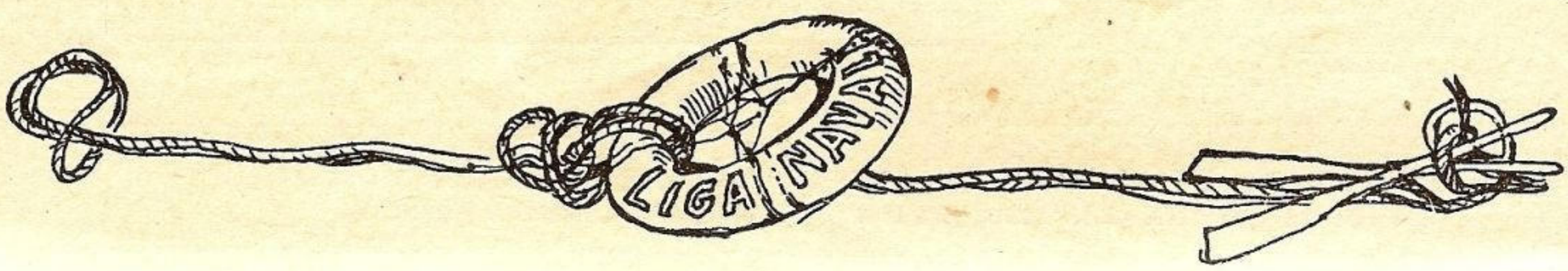
In acelaş timp, ea s'a adresat ca şi anii trecuţi I. P. S. Patriarhului Miron Cristea, cu rugămintea ca în acea zi să se citească, în toate bisericile din ţară, pomelnicul eroilor marinari, căzuţi în războaiele dela 1877, 1913 şi cel de întregirea neamului.

Preoţii tuturor bisericilor au pomenit pe cei duşi şi au făcut apel către credincioşi, să-şi dea obolul la un disc special pentru sprijinirea operei naţionale întreprinsă de Liga Navală Română.

Până în prezent au răspuns următoarele parohii bisericeşti :

Au subscris următoarele parohii bisericeşti :

Făurei-Ialomiţa	100
„Buzeşti" (Capitală)	330
Sf. Nicolae Călăraşi- Ialomiţa	309
Sf. Ion din Mizil	260
Sf. Apostoli Petru şi Pavel-Brăila	230
Slon jud. Prahova	124
Sf. Dumitru-Colentina	135
Cărămidarii de Sus (Capitală)	100
„Jibălău"-Focşani	51
Sf. Gheorghe-Buzău	150
Sf. Dumitru Corabia-Romanaţi	100
Brad-Hunedoara	50
Brezoiu-Vâlcea	1.500
Băbenii-Bistriţa	180
Sf. Dumitru-Chişinău	41
Sf. Treime-Chşinău	100
Sf. Vasile (Capitală)	453
Măgurele-Oteteleşeanu	250
Sf. Apostoli-Galaţi	150
Băneasa-Covurlui	60
Băneasa-Constanţa	76
Sf. Nicolae Peret-Teleorman	30
Măldăreni-Teleorman	103
Unueni-Teleorman	100
Precista-Bacău	150
Sf. Nicolae-Bacău	157
Saligni-Constanţa	60
Dozeşti-Vâlcea	110
Faraoanele-R. Sărat	65
„Beciu" Vârteşcoiu-R. Sărat	60
Vulturul-Constanţa	30
Hagi-Enuşi (Craiova)	208
Loman-Alba	172
Putreda-R. Sărat	115
Dăneşti-Gorj	200
Padina-Buzău	120
Slobozia-Ialomiţa	110
Palanca-R. Sărat	90
Sf. Impăraţi-Slatina	120
Călina-Vâlcea	55
Ghecteniş-T. Torontal	100
Criştior-Hunedoara	100
Căneşti-Buzău	105
Săruleşti-Buzău	130
Sf. Arhengheli (Brăila)	300
„Cuifli"-Chişinău	40
Băleni-Covurlui	144
Sf. Ion-Focşani	125
Cartierului C. F. R. Bacău	130
Bujoreni-Vâlcea	140
Copăceni-Vâlcea	260
Mihăileşti-Vâlcea	100
Sf. Voevozi din Budeşti-R. Sărat	93
Băleni-R. Sărat	45
Păltineni-Buzău	100
Gloduri-Bacău	120
Sf. Spridon-Galaţi	151
Insurăţei jud. Brăila	127
Teiuş-Alba	300
Corzu-Mehedinţi	50
Sf. Ion Călăraşi-Ialomiţa	120
Dichişeni-Ialomiţa	60
Călimăneşti-Vâlcea	270
Sirineasa-Vâlcea	125
N-lae Fleva jud. R. Sărat	100
Buneşti-Vâlcea	80
Sf. Vineri Nou (Capitală)	150
Sf. Vineri-Galaţi	179
„Stejarul"-Bucureşti	192
Patriarhul Miron Bucureşti	220
I. G. Duca-Covurlui	114
Clociţi-Buzău	65
Episcopia Huşilor	410
Sf. Schit Ostrov-Vâlcea	217
Mânăstirea Tismana-Gorj	100
Catedrala mitr. Chişinău din fondurile sale proprii 500 şi din partea credincioşilor 500 lei ; total	1.000
Parohiile :	
Iavgur-Cimişlia (Tighina)	781
Brăiliţa-Brăila	120
I. Corvin-Constanţa	90
Slobozia Conachi-Covurlui	75
I. G. Duca-Constanţa	64
Cartierul demobilizaţilor-Galaţi	150
„Chiraftei" Măstăcani-Covurlui	60
Sinoe-Constanţa	100
Vatra-Dornei-Bucovina	700
Silha-Severin	20
Maglavit I	70
Maglavit II-Dolj	40
Vlădaia-Mehedinţi	170
Dragoslăveni-R. Sărat	54
Drăgăşani-Vâlcea	500
Putineiu-Vlaşca	52
Gârlişte-Caraş	115
Piua Pietrii-Ialomiţa	130
Bâlta-Gorj	200
Păcioiu com. Leiceşti-Muscel	100
„Sf. Ştefan" Cuibu cu barză Buc.	115
„Sf. Nicolae" Făurei-Brăila	85
Nazâru-Brăila	170
Bolboşi-Gorj	104
Vădeni-Covurlui	60
Racoviţă-R. Sărat	73
Medgidia-Constanţa	74
Osmanu-Brăila	110
Surdila-Greci-Brăila	120
„Sf. Impăraţi" Strâmbu-Brăila	80
Olăneşti-Vâlcea	175
„Sf. Ilie" Chişinău	32
Vadu Paşii-Buzău	77
Batogu-Brăila	50
„Sf. Vineri" Piteşti	117
Blăjani-Buzău	350
Regele Carol II-lea-Buzău	100
„Sf. M. Gheorghe" T. Severin	60
Rom.-Unită Sibiu II	150
„Sf. Voevozi" Câmpina	52
Cacova-Zmemet-Vâlcea	80
Fişcălia-Vâlcea	50
Chişcani-Brăila	100
Dumitreşti-R. Sărat	100
Beiceşti-Dumitreşti (R. Sărat)	78
Gura Teghii-Buzău	220
Vlădeni-Ialomiţa	100
Periş-Ilfov	150
Plopeni-Constanţa	33
Brăneşti-Covurlui	30
Pufeşti-Putna	100
Brătianu-Ialomiţa	106
Păuneşti (II) Putna	100
Breaza de Sus I	108
Satulung-Braşov	740
Valea Scheilor-Buzău	75
Răciula-Lăpuşna	40
Sebeşul de Jos-Sibiu	112
Secueni-Bacău	45
Runcu-Constanţa	40
Sălcioara-R. Sărat	30
„Buna Vestire" R. Vâlcea	125
Balta-Mehedinţi	625
„Sf. Apostoli" R. Sărat	40
Gratieşti cerc. II Lăpuşna	35
Lunca Frumoasă-Buzău	139
Sălcuţa-Tighina	68
Călineşti-Vâlcea	92
Feşteliţa cerc. I Tighina	100
Samova-Tulcea	44
Poşta-Tulcea	100
Calvini-Buzău	50
Socoale-Ialomiţa	74
Cătina-Buzău	50
Păuleşti-Lăpuşna	48
Surdila-Găiseanca (Brăila)	65
„Sf. Ioan Botezătorul" T. Severin	200



BANK OF ROUMANIA, Ltd.

CAPITAL DEPLIN VARSAT: LIRE STERLINE 300.000

CONSILIUL DE ADMINISTRAŢIE

General The Hon. Sir H. A. Lawrence, G.C.B. *(Președinte)*

E. W. Barry

C. de Cerjat

Sir John P. Hewett, G. C. S. I., K. B. E. C. I. E.

Lieut. Col. Sir Albert Stern, K. B. E., C. M. G.

Rt. Hon. The Viscount Goschen, P. C., G C. S. I., G. C. I. E., C. B. E., V. D.

Centrala:

LONDRA, E. C. 2

123, Old Broad Street

Sucursala:

BUCUREŞTI

Calea Victoriei No. 11

A S E A

SOCIETATE ANONIMA ROM. DE ELECTRICITATE

STRADA SMÂRDAN Nr. 7

B U C U R E Ş T I

T E L E F O N 4-15-50

Uzinele din Vasteras, Suedia

construesc:

Generatoare, Transformatoare

Motoare şi Aparate

Până la cea mai înaltă capacitate şi tensiune

C E R E Ţ I O F E R T E

Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas = şcoală „Mircea"

Prin lista nr. 2302, s. a. r. ind. comerţ petrol-Bucureşti	300
Ing. O. Olteneanu	200
George Hönig	200
Ch. Eisenberg	100
D-na S. Urseanu	60
D-ra H. Blank	50
D-na E. Lorian	50
Ion Morărescu	40
Pers. fabr. de uleiuri „Phenix"	315
Pe lista nr. 2300 :	
Mott & Fils Bucureşti	1.000
C. Caraianu & Co. Bucureşti	200
A. Tavelevici (Briliant) Bucureşti	100
Rudolf Mosse Bucureşti	100
Otto H. Bucureşti	100
Geamul Românesc	100
Ernesto Zara	100
Ofiţerii şi subofiţerii Reg. 10 Art. Vlaşca	1.810
Pe lista nr. 178 încred. d-lui Gh. I. Ionescu, Referendar la Curtea de conturi	450
Pref. jud. Cernăuţi	5.000
Of. şi subof. din Brigada 3-a mixtă munte din Aiud, după cum urmează:	
G-ral Savu Corneliu	100
Col. Knall Iosif	60
Lt.-col. Brătăşanu Paul	100
Lt. col. Albustin Ernest	50
Int.-lt.-col. Manolescu V. Gh.	100
Maior Cârlan V.	50
Maior Cotoc Alex.	40
Căpitanii : Bedeleanu Eug.	40
Miloia V.	20
Coltofeanu Gh.	60
Popescu Spiridon	60
Voinea Ioan	40
Trofian V.	40
Eliescu I.	40
Locotenenţii : Rusan Remus	20
Anghel C-tin	40
Cristescu Gh.	40
Beldeanu Silviu	20
Plot.-majori : Grama Petre	10
Cordea Victor	20
Popovici Samoilă	10
Forescu I	10
Amariţei I.	10
Stanciu P.	10
Arsenie V.	10
Plotonierii : Oancea I.	5
Marica Ioan	5
M-tru Cojocaru C-tin	10
M-tru Popescu Cristu	10
Subm-tru Moldoveanu Iosif	10
Din partea personalului legaţiei României la Moscova au subscris :	
D-l Ministru Ciuntu Edmond	2.000
Al. Georgescu	500
N. Demetrescu	1000
E. Antoniade	500
Ofiţerii, maeştrii militari şi subofiţerii şc. de tir şi bombardament din C-ţa	855
Personalul C. E. C. din Buc.	1340
„Sapic" s. a. r. Bucureşti	300
O. E .T. R. centrul de iniţiere din Predeal	120
Dr. Liviu Dariu, medic primar Cluj	200
Primăria Oraşului Dej	2.000
Intrepr. municip. Arad, secţia autobuze	25.000
Personalul din Dir. G-rală pentru Ocrotirea şi Ajutorarea Personalului C. F. R. din Bucureşti, în frunte cu directorul său şi până la cel din urmă arhivar şi-au dat obolul după cum se notează :	
Henry Vogtberg, director	1.000
Ing. V. Cambureanu	500
Al. Devechi	200
Dr. Gr. Georgescu	200
Dr. Eug. Andronescu	300
Arch. Costinescu	100
Farmacist Sotirescu V.	100
Dr. Cădere	100
Dr. Belciugăţeanu	100
Dr. Văleanu	100
C. N. Nicolau	40
D. Avram	50
P. Smărăndescu	50
P. Claudatu (farmacist)	50
C. Bănescu	100
Al. Apostolescu	20
Al. Buicliu	100
S. D. Ştefănescu	30
N. Agapiev	20
A. Buliga	20
Vasilichia Niculescu	20
Aurelia Radu	20
A. Arhire	20
Olimpia Ghiorghiu	20
St. Niculescu	20
M. Cristovici	20
Const. Nicolau C. C. Săvulescu	50
Ing. Răşcanu	100
Arhit. M. Rădulescu	20
P. Grigorescu	40
M. Nicolau	50
Gh. Diaconu	20
Ing. Nicolau	40
Ing. Titus Minea	20
Aug. Dimitrescu	50
V. Ghiorghiu	20
Gh. Goangea	20
Estera Niculescu	20
I. Deciulescu	20
Alexeanu Şerban	20
Lelia V. Deldebbio	60
E. Doncianu	20
Natalia Băbeanu	20
M. Grigorcea	20
Pintilie Romaniţoiu	20
Toma Nicolaescu	40
I. Holban	20
S. Hâncu	20
Silvia Georgescu	20
Melidoneanu Haicu	200
Al. Gorănescu	200
Birkle	50
Gherghiescu	50
J. Dâmboviceanu	100
Ing. M. Miron	50
El Marcu	30
V. Popescu	20
Olga Păunel	20
Stella Dragomir	20
Natalia Florian	20
Ştefania Miertoiu Simşa	20
E. Vardala	20
I. Popescu	20
Naţionala Asigurări	200
Aurel Georgescu	20
Dr. I. Bădărău	100
Dr. Popescu Vasilescu	100
Dr. Simion Antoniu	100
Dr. Balmuş Gh.	100
Dr. M. Eustaţiu	100
Dr. Goitulescu C-tin	100
Dr. I. Molfeta	100
Dr. H. Manolescu	100
Dr. V. Caracota	100
Aposteanu	20
Letiţia Ionescu	20
Manciu Tr.	20
Marinescu Ana	20
Saman Maria	20
Gh. Ciobanu	20
Marietta Popescu	20
E. Georgescu	20
Ana Crăciun	20
A. Ciobanu	20
Eug. Comănescu	20
P. Davidoglu	1.000
Dr. Bădescu	500
Dr. Aronovici	500
Dr. Busuiocescu	200
Dr. Cerchez	300
Dr. Dudescu	100
Dr. Georgescu	300
Dr. Ghiorghiu	300
Dr. Marghiescu	100
Dr. Simsirian	100
Dr. Al. Ursu	200
Dr. I. Ursu	100
Dr. Vulcănescu	200
Dr. Voicescu	300
Dr. Popescu Th.	200
Dr. Papazoglu	100
Elena Vasilescu	200
Dr. Borel	100
Dr. Carp	100
Dr. El. Marinescu	100
I. C-tinescu	100
Elisa Mirto	200
Avocat Papudof	100
Burghelea	100
Florescu	100
Dr. Olariu	200
Dr. M. A. Munteanu	200
Dr. Al. Costiniu	200
Dr. Bazil Teodorescu	200
Dr. Elena Teodosiu	100
Dr. Tănăsescu	100
Dr. Broşteanu	60
Dr. Nina Popovici	100
Dr. V. C. Ştefănescu	100
Dr. Ciocâlteu	100
Dr. Gherson	100
Laborat. preparate Withing, farmacist P. Claudatu	300
El. Botez	100
El. Rădulescu	20
Buliga Aurel	100
Bejan Radu	100
I. Garotescu	100
Emanoil Predescu	50
Al. Mateescu	60
Dr. Paşcanu	100
Dr. Olariu	100
Ana Deliman	20
Vasile Ilie	20
Gr. I. Beatin	20
I. Drăgoi	20
Vartic	20
C. Petrescu	20
M. Dinescu	20
Al. Buciuc	20
M. Gotia	20
Stoica I.	20
Chira I.	20
Ana Doncea	20
P. Opriş	20
Eleonora Popovici	20
M. Sute	20
Dobriţa Marian	20
Veta None	20
Calcisoru	20
Ruxandra Cristea	20
Gorănescu	20
M. Mihai	20
A .Georgescu	20
M. Ivanovici	30
Ionescu	20
Indescifrabil	20
Lucia Stănescu	20
M. Filipeanu	20
Eug. Vrabie	20
Suchar Argeşeanu	20
Anica Rotaru	20
Gh. Zaharescu	20
Liliana Marinescu	20

Automobilistul român, are la dispoziția sa 310 depozite și stațiuni de alimentare OSIN, răspândite rațional pe tot întinsul țării. O regiune cu deosebire interesantă este aceea a Dunării și coasta Mării Negre, reprezentate în desenul de mai sus

La stațiunile OSIN găsiți:

BENZINA OSIN carburantul corespunzător technicei de astăzi. Având o putere antidetonantă ridicată, face față compresiunilor mari reducând la minimum uzura.
BENZINA OSIN este un produs pur, care asigură pornirea ușoară și funcționarea motorului în condițiunile cele mai bune.
BENZINA OSIN este economică, permițând a realiza mai mulți Kilometri, fără nici un spor de preț
OSIN-OIL și VEGA-OIL uleiurile românești de calitate superioară în bidoane originale, sigilate la fabrică sub controlul cel mai sever posibil.
Uleiurile OSIN și VEGA OIL asigură buna ungere a motorului și vă scutesc de neplăceri la drum.
El rezistă la compresiuni și la temperaturi înalte permițând pornirea ușoară, nu depun reziduri, nu ancrasează bujiile.
Aceiași calitate superioară, în toată țara.

Teodora Preda	20
Ioana Angheloiu	20
G. Mocofan	20
Steliana Negoescu	20
M. Mihalcea	20
I. Melinescu	20
Lazăr Petre	20
Olimpia Roșca	20
Ana Gros	40
Din partea Instituției	15.000
Banca Românească	20.000
Sidol Company s. a. r. din București împreună cu pers. său	610
Prefectura Jud. Durostor	5.000
Șc. normală de fete din Lugoj	458
Beneficiu realizat la conferința ținută de d-l Mihail Negru la Cernăuți	5.000
„La foștii elevi ai casei Mercur" soc. în nume colectiv	250
Lista nr. 79 încredințată d-lui Eug. Dupont din Ploești	1.000
Din inițiativa d-lui ing. agr. stag. Longhin Corbuțiu dela șc. infer. de agricultură din Ciacova s'a colectat dela:	
Gh. Chelemen	100
Ing. E. Negruțoiu	50
Ing. N. Petruț	100
N. Colev	50
Gh. Nicoară	50
I. Sorescu	20
L. Corbuțiu	50
Prof. gimnaz. industr. din Corbu-Soroca	511
Echipajul vaporului „Dacia"	2.025
D-ra Radiano (Ploești)	40
Corpul didactic și adm-tiv al seminarului telogic din Chișinău	275
Elevii: Clasei I-a	75
Clasei a II-a	60
Clasei a III-a	85
Clasei a IV-a	45
Clasei a V-a	45
Clasei a VI-a	30
Clasei a VII	35
Clasei a VIII-a	30
Popescu Buget (București)	70
Cula Vladimir (Buc.)	20
Prefectura Jud. Brașov	5.000
Prefectura Hunedoara	10.000
Prefectura Baia	5.000
Primăria municip. Focșani	3.000

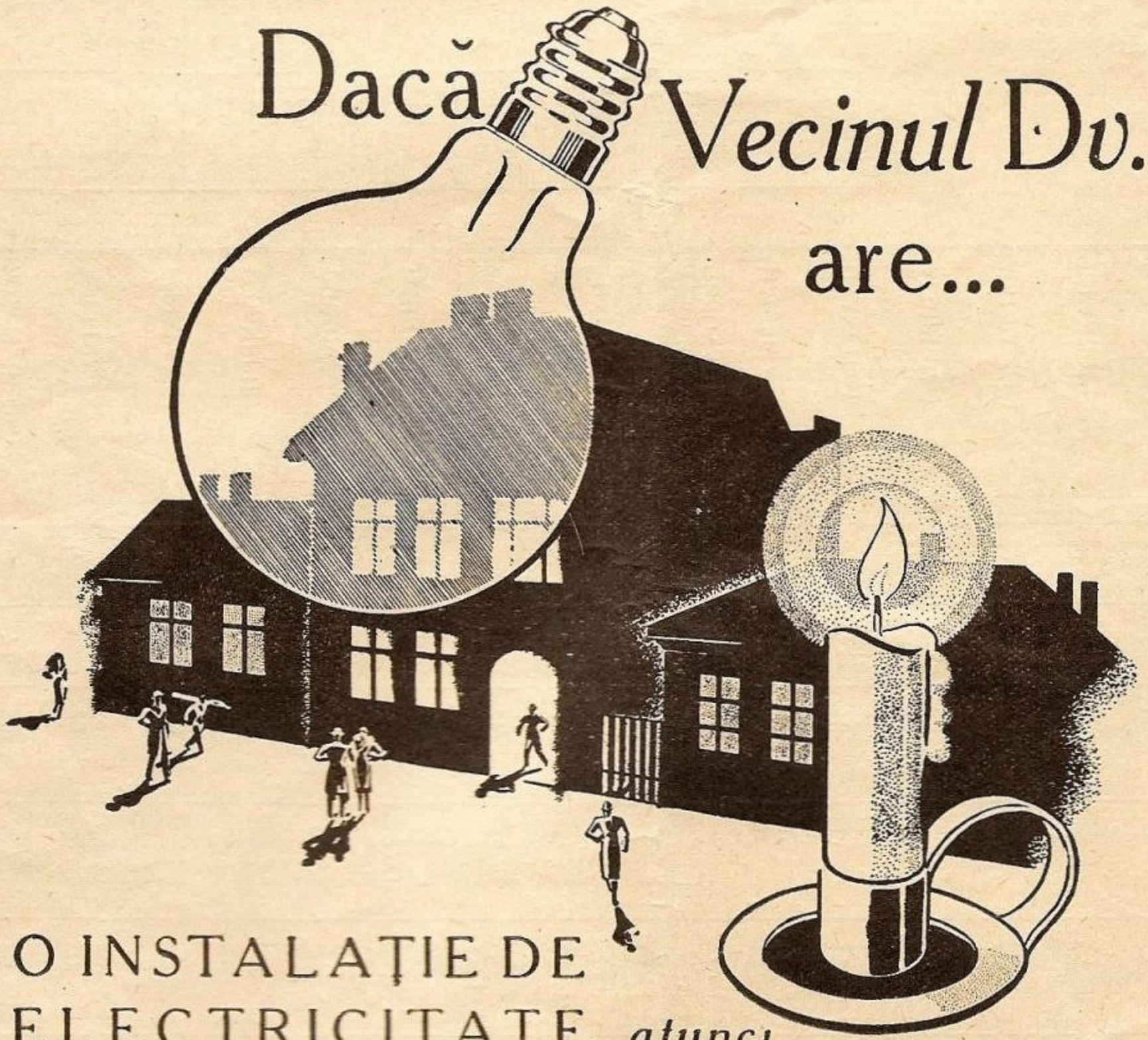
Insp. G-ral de Arm. nr. 2 a trimis, prin Casa M. S. Regelui Carol II-lea, Președintele activ al Ligii Navale Române, suma de 307.747 lei, subscrisă de ofițerii și subofițerii unităților din subordinele acestui Inspectorat General de Armată, după cum se notează mai jos:

Insp. 2 G-ral Arm. și Corpul II Armată	41.050
Corpul I Armată	38.205
Corpul III Armată	70.130
Corpul IV Armată	46.445
Corpul V Armată	38.507
Corpul Grănicerilor	41.420
Divizia de Gardă	31.845
Reg. Care de luptă	145
D-l Voinea Oprea, Secr. Legației României din Varșovia	500
Prefectura jud. Storojineț	2.000
Prin Lista nr. 1220 încred. d-lui avocat I. Calvocorescu din Roman	520
Prin lista nr. 827 încred. d-lui Lt. colonel Cialîc Vasile din reg. carelor de luptă Târgoviște	1.077
„Națională" soc. g-rală de asig.	500
Prof. și elevii seminarului „Veniamin Costache" din Iași	187
Prim. orașului Suceava-Bucovina	3.000
Prim. orașului Călărași-Ialomița	2.000
Prim. T. Severin	2.000
Prim. Tecuci	2.000
Prefectura jud. Ciuc.	10.000
D-na Domnica Florescu Buc.	100
Pers. Insp. I Interținere C. F. R. București	238
Gimnaz. com. de băeți din Brăila	75
„Redevența" S. A. Buc.	500
Bolnavii din Sanatoriul „GEOAGIU" jud. Hunedoara, din proprie inițiativă, au întocmit o listă de subscripție în care au subscris:	
Dr. I. Popovici	20
N. Cândea	20
Dr. Badea	20
Cpt. inv. Sârbu	20
Gh. Stănciulescu	10
Puiu Brașoveanu	20
Francisc Schier	20
Comes Titus	10
Pr. Ștefănie	10
M. Teodorescu	10
D. M. Nenciu	20
Al. Marinescu	15
Grama Victor	10
Corache Filip	10
I. Constantin	10

V. Curiuliuc 10
Avocat Nic. Ştefan 10
Duminecă Iosif 10
I. Cotârlea 10
I. Dobriţoiu 10
St. Ferigeanu 10
Depozitele C. A. M.:
T.-Măgurele:
I. Popescu 100
V. Petrovici 50
N. Munteanu 100
S. Belu 20
I. Ciucu 20
Gh. Popescu 100
Rădăuţi:
I. Talpeş 20
S. Mitrofanovici 20
P. Vasile 20
S. Popovici 20
C. Halus 10
P. Marcu 10
Odorheiu:
Alex. Vătămănuţă 80
I. Colhan 60
Anton Fülöp 40
Savu Guşeilă 20
Diciosânmartin:
Gh. Leca 20
Gh. Anghelescu 20
Gh. Todoran 10
Grossman 10
Herz Rozalia 10
Lazlo G. 10
P. Cerna 10
Marioara Fr. 5
Diverşi indescifrabili 165
Alba-Iulia:
C. T. Vasilescu 100
Nic. Fodor 100
Aurel Suteu 30
Iosif Farago 40
Suliţa-Hotin:
Emil Simionescu, şeful depoz. 60
Vizitiu Vlad, contabil 40
Tuhovschi Alexandru reviz. 100
Greagniţchi Grigorii, uşier 20
D-tru Vulpe, uşier 20
Bazargic:
Gh. Cristescu 40
Velicu Sav. 20
Velicu Popof 20
Simion Grasăc 20
D. Ionescu 10
Rifat Isleanu 40
T. Caranica 10
Petre S. 10
H. G. Mogârdiceanu 20
Stoian Stoianof 20
P. Aşicof 10
Ilie Sapungief 10
N. E. Omer 20
Costea Theodorof 20
Maria Cosmescu 20
Jeleasca Ofcearova 10
V. Tiutef 10
Halil R. Biehu 50
N. Tancof 10
I. D. Constantinof 20
Gh. Iancof 20
Th. Dragof 40
B-ca Caliacra 100
D-tru Bazdavela 20
Bârlad:
Th. Popescu 30
I. H. 15
St. I. C. 20
C. S. 10
Gh. E. 10
C-tin Avramescu 10
Gh. Barbu 10
F. G. 30
Funcţionarii Primăriei Municipiului Cernăuţi, după cum se notează:
N. Zugrav 100
I. Mihalescu 50
A. Certalici 50
M. Enderl 50
C. Kaindl 20
Brief 20
I. Bandură 20
C. Baying 20
Reş Max 20
Lagadyn 20
F. Neumann 20
E. Sandru 10
P. Cozub 10
F. Fedac 40
W. Dobrovolschi 50
I. Ţigără 20
I. Bodnariuc 20
Hrenciuc Maria 20
M. Bolboacă 20
Gh. Leonte 20
L. Copacienschi 20
V. Chelaru 20
O. Balaneţchi 20
S. Cărăpânceanu 20
V. Poştaru 20
I. Fiala 20
F. Eftimiuc 20
O. Constantiniuc 20
Gh. Perjul 10
Bubes 20
N. Lescinschi 20
C. Trebici 20
L. Ignătescu 30
V. Ostafi 20
I. Velehorschi 20
I. Vrăbiuţă 20
A. Solţ 30
V. Danciul 20
G. Oantă 20
L. Strutinschi 20
Anelli-Monti 20
N. Ursache 20
Balucz 20
D. Ştefaniuc 50
Gr. Ostafi 20
T. Micinschi 20
E. Teutul 20
A. Strilciuc 20
I. Becleanu 20
E. Cotimani 40
R. Neagu 25
Besborodco-Hubco 30
O. Gherman 20
Rones 20
M. Cojil 20
Beutel 20
Scurei 20
V. Antoneiciuc 20
D. Darie 20
Crivonos 30
M. Krieger 20
Oct. Popescu 10
Personalul soc. Creditul Minier Boldeşti-Hârsa jud. Prahova:
Ing. C. Evghenide 250
Ing. I. Romulus 150
Gh. Boroş 100
T. Drăghicescu 50
P. Minculescu 50
Eug. Bodart 50
I. C. Teodorescu 50
Jiga N. 20
Anghel Zigler 20
Gh. Drăgănoiu 20
Gr. Brătescu 20
Tr. Belejan 10
Z. Teodor 10
Vintilă P. 10
D. Bordaş 20
I. Sfat 20
I. Nica 10
P. Gădău 10
I. Tutunea 20
Motoriştii: P. Durbăcea 20
Crican St. 20
I. Rafail 20
C. Apostol 20
St. Ciochină 20
M-trii sondori: Ilie Ioniţă 20
D. Moţ 20
N. Moise 20
Sondorii: I. Grigorescu 20
P. Goţ 10
V. Ciovârnă 10
P. Pop 20
V. Zaharia 20
Gh. Blăgău 20
I. But 20
I. Dumitrescu 20
Toma Măncilă 20
I. Andreicuţ 10
P. Sinescu 10
Predătorii: N. Stavarache 20
C. Dan 10
Telefonistele: Ştefania Stavarache 10
El. Moraru 10
Natalia Ionescu 10
Gardienii: I. Sobol 10
Al. Andreicuţ 20
Al. Andreicuţ 10
C. Podgoreanu 10
I. Avram 20
I. Somodi 10
I. Berchi 10
V. Ardeleanu 15
N. Petrache 15
Ziuaşii: L. Cristinescu 10
Gh. Untaru 20
Gh. Olteanu 10
Şoferii: M. Schuller 20
St. Gheneş 30
Acordantul Stel. Petrescu 20
Comenduirea pieţii Timişoara (din serbările organizate în localitate, în acest scop) 20.000
Elevul Mircea Gheorghiu (Braşov) 100
Prof. I. Dem. Agraru (Ploeşti) 1.000
Eliza Sănătescu (Cărbuneşti-Gorj) 100
Arth. Buchalter (Buc.) 100
Princ. Basarab Brâncoveanu 5.000
Beneficiul realizat din excursia Constanţa-Balcic cu vap. „Le Dryade" pus la dispoziţie în mod cu totul gratuit de către d-l Ed. Mirto 30.247
Ilie C. Stoenescu (Buc.) 100
Au subscris din Iaşi:
T. Otin 100
Ing. Titi Grigoriu 100
Petreanu & Wert 200
Gh. Papacostea 100
Exploatarea Băgeşti 100
Ing. Vlad 100
Carol Katz 100
H. Lebănsohn 100
Briman & Ţalik 200
M. Gutman 100
A. Barasch 100
B. Rabinovici 200
Personalul Prim. Mun. T. Severin 405
Corpul prof. al gim. industr. de băeţi din Botoşani 162
Primăria Târgovişte 4.000
Prefectura jud. Constanţa 20.000
Pref. jud. Rădăuţi 5.000
Elevul Ristin Valeriu (Timişoara) 100
Din Constanţa:
St. Cojea 100
Vasile Sisu 100
Amedi Abdul 100
Ministru C. Contzescu 5.000
General Purcaru (T. Severin) 500
Avocat N. Coterbic (Buc.). 100
Personalul div. V-a financ. C. F. R. Arad 2.110
Un grup de ofiţeri din garnizoana Bucureşti 610
Depozitele de fabricate C. A. M.
Olteniţa:
Al. Corniciuc 20
N. M. Cărăuşu 10
G. Athanasie 10

N. Cojocaru	20
I. Drumulescu	10
G. Georgescu	10
N. Niculescu	10
V. Mantu	10
P. Şerbănescu	20
Ene Zane	50
Drăgan Niculescu	20
I. Ionescu	20
Sibiu :	
Eug. Lang	20
I. Tascenco	20
I. Popa	20
Indescifrabil	20
Indescifrabil	20
Oraviţa :	
D. Mironescu	20
N. Andrei	20
I. Pavel	20
G. Nestor	20
N. Coandă	20
M. Brânză	20
Zalău :	
B. Ncolae	30
Milcov Al.	20
Paraschiva Ionică	20
Martin Dorfi	10
Balint Simion	10
Veşcan T.	10
Galaţi :	
A. Trandafirescu	40
C. Trandafirescu	100
Gr. D. Teodorescu	60
Sandu Ene	20
Lascăr Anghel	40
Lellia Anghel	100
I. P.	20
G. Dumitrescu	20
D. Vasiliu	100
St. H. Ştefan	200
D. Panaitescu	40
G. Vasilescu	40
P. Manafu	20
Cluj :	
Pers. manufacturei de tutun C. A. M.	1.065
Timişoara :	
Idem	326
Depoz. de expl. Baia Mare	80
Legaţii şi consulate Române :	
Cairo : R. Cutzarida	1.000
N. C.	500
Tirana : N. Lahovary	1.000
N. H. Balamaci	500
Pericle Mârzescu	225
Varna : Vasile D. Ştirbu	1.000
Mircea A. Perianu	500
A. Hristu	100
Virginia A. Cotta	160
Moritz Kleinberg	300
Vidin : I. Popovici	500
M. Petraşcu	200
I. Rămoiu	50
Ankara : Telemac	2.500
C. M. Eliad	500
Paula Nitzescu	200
Atena : Eug. Filotti	500
N. Mănescu	250
I. Dragu	250
Paul P. Negulescu	250
Al. Folmidi	150
Totalul subscripţiei	340.348
Subscrieri anterioare	2.083.780
Total general	3.424.128

Dacă Vecinul Dv. are...



O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteţi avea şi Dv.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" și „DACIA"

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	4/ X	11/ X	18/ X	25/ X	1/XI	8/XI
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	7 „	13 »	21 „	27 „	4 „	10 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	7 „	14 »	21 „	28 „	4 „	11 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	—	» » 12	—	16 „	—	30 „	—	13 „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	—	D-că » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	9 „	18 „	23 „	1/XI	6 „	15 „
	Plec.	D-că » 14	Marți» 14	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	11 „	—	25 „		8 „	—
	Plec.	» » 24	—	11 „	—	25 „	—	8 „	—
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
	Plec.	» » 11	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	» « 15	» » 15	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINEI : MEDITERANĂ — OCCIDENTALA (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA		Sosiri	Plecări	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (Brăila)		—	7 h.	26/ X	22/XI	20/XII	—/ I	—/ I
SOULINA		16 h.	—	26 „	22 „	20 „	—/ I	—/ II
		—	17 h.	26 „	22 „	20 „	12 „	9 „
CONSTANȚA		6 h.	—	27 „	23 „	21 „	—	—
		—	15 h.	29 „	25 „	23 „	—	—
IST ANBOUL		11 h.	—	30 „	26 „	24 „	13 „	10 „
		—	18 h.	31 „	27 „	25 „	13 „	10 „
PIREU		10 h.	—	1/ XI	28 „	26 „	15 „	12 „
		—	10 h.	3 „	30 „	28 „	16 „	13 „
IZMIR (fac.)		8 h.	—	4 „	1/XII	29 „	17 „	14 „
		—	18 h.	4 „	1 „	29 „	17 „	14 „
MALTA		18 h.	—	7 „	4 „	1/ I	20 „	17 „
		—	18 h.	8 „	5 „	2 „	22 „	19 „
TRIPOLI (fac)		18 h.	—	9 „	6 „	3 „	23 „	20 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau TUNIS (fac)		18 h.	—	9 „	6 „	3 „	23 „	20 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau NAPOLI (fac)		6 h.	—	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau GENOVA (fac)		6 h.	—	11 „	8 „	5 „	25 „	22 „
		—	18 h.	11 „	8 „	5 „	25 „	22 „
MARSILIA		6 h.	—	13 „	10 „	7 „	29 „	26 „
		—	18 h.	17 „	14 „	11 „	2/ II	2/III
ORAN. (fac)		6 h.	—	19 „	16 „	13 „	5 „	5 „
		—	18 h.	20 „	17 „	14 „	5 „	5 „
ALGER (fac)		18 h.	—	21 „	18 „	15 „	6 „	6 „
		—	18 h.	23 „	20 „	17 „	7 „	7 „
MALTA (fac)		11 h.	—	26 „	23 „	20 „	10 „	10 „
		—	14 h.	26 „	23 „	20 „	10 „	10 „
ISTANBOUL		11 h.	—	29 „	26 „	23 „	13 „	13 „
		—	17 h	29 „	26 „	23 „	13 „	13 „
CONSTANTZA		13 h.	—	30 „	27 „	24 „	14 „	14 „
		—	20 h.	3/XII	—	—	—	16 „
SOULINA		6 h.	—	4 „	—	—	—	17 „
		—	7 h.	4 «	—	—	—	17 „
GALATZ (Brăila)		16 h.	—	4 „	—	—	—	17 „

PHILIPP SANFT

TRANSPORTURI INTERNAȚIONALE

Reprez. G-rală a Casei: GONDRAND FRERES, (Franța)

Birourile: BUCUREȘTI, STR. COLȚEI, 27 — Telefon: 3-89/70, 3-57/70 și 3-99/80

INDUSTRIA SARMEI

SOCIETATEA ANONIMA

CLUJ ★ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:

Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuți

SUCURSALE:

București
Calea Victoriei, 39
Cernăuți
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIȚI **AGIL** PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

USTENSILE PENTRU SUDAJ

SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,

ARAMĂ ȘI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

CARMEN

S. A. R. PENTRU TRANSPORTURI INTERNAȚIONALE
MARITIME, FLUVIALE ȘI TERESTRE

CENTRALA: București, Str. Doamnei No. 5 — Telefon: 3-4660
SUCURSALE: Ploești, Brașov, Bacău, Iași, Galați, Constanța

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE– LEVANT **A.**

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEŞ	ARDEAL	PELEŞ
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	11/ X	3/XI	5/XII
SOULINA	17 h.	—	11 „	3 „	5 „
	—	20 h.	11 „	3 „	5 „
CONSTANTZA	6 h.	—	12 „	4 „	6 „
	—	9 h.	14 „	6 „	8 „
ISTANBUL	7 h.	—	15 „	7 „	9 „
	—	8 h.	15 „	7 „	9 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	16 „	8 „	10 „
	—	15 h.	18 „	10 „	12 „
TRIPOLI	11 h.	—	21 „	13 „	15 „
	—	20 h.	22 „	14 „	16 „
BEIRUT	6 h.	—	23 „	15 „	17 „
	—	8 h.	26 „	18 „	20 „
PORT-SAID (facult.)	9 h.	—	27 „	19 „	21 „
	—	14 h.	28 „	20 „	22 „
JAFFA (facult.)	6 h.	—	29 „	21 „	23 „
	—	22 h.	29 „	21 „	23 „
HAIFA	6 h.	—	30 „	22 „	24 „
	—	20 h.	2/XI	25 „	27 „
ISTANBUL	14 h.	—	11 „	29 „	31 „
	—	14 h.	11 „	29 „	31 „
CONSTANTZA	12 h.	—	12 „	30 „	1/ I
	—	20 h.	14 „	2/XII	—
SOULINA	7 h.	—	15 „	3 „	—
	—	9 h.	15 „	3 „	—
GALATZ (BRĂILA)	18 h	—	15 „	3 „	—

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — LEVANT **B.**

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ	—	7 h.	2/ X	21/ X	12/XI	5/XII	24/XII
SULINA	17 h.	—	2 „	21 „	12 „	5 «	24 „
	—	19 h.	2 „	21 „	12 „	5 «	24 „
CONSTANTZA	6 h.	—	3 „	22 „	13 „	6 «	25 „
	—	12 h.	5 „	24 „	15 „	8 «	27 „
ISTANBUL	15 h.	—	6 „	25 „	16 «	9 «	28 „
	—	15 h.	6 „	25 „	16 «	9 «	28 „
HAIFA fac.	6 h.	—	11 „	30 „	21 «	14 «	2/ I
	—	20 h.	13 „	1/XI	23 «	16 „	4 „
IAFFA	6 h.	—	14 „	2 „	24 «	17 «	5 „
	—	20 h.	14 „	2 „	24 «	17 «	5 „
PORT-SAID	15 h.	—	15 „	3 „	25 „	18 «	6 „
	—	9 h.	17 „	5 „	27 «	20 «	8
ALEXANDRIA	6 h.	—	18 „	6 „	28 «	21 «	9 „
	—	16 h.	20 „	8 „	30 «	23 «	11 „
TRIPOLI (facult.)	6 h.	—	22 „	—	2/XII	—	—
	—	16 h.	22 „	—	2 «	—	—
IZMIR (facult.)	6 h.	—	25 „	11 „	5 «	26 «	14 „
	—	20 h.	25 „	11 „	5 «	26 «	14 „
ISTANBUL	8 h.	—	27 „	13 „	7 «	28 «	16 „
	—	8 h.	27 „	13 „	7 «	28 «	16 „
CONSTANTZA	10 h.	—	28 „	14 „	8 «	29 «	17 „
	—	20 h.	29 „	16 „	9 «	31 «	—
SULINA	6 h.	—	30 „	17 „	10 „	—	—
	—	9 h.	30 „	17 „	10 «	—	—
GALATZ	19 h.	—	30 „	17 „	10 «	—	—

NOTE : Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongeiabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

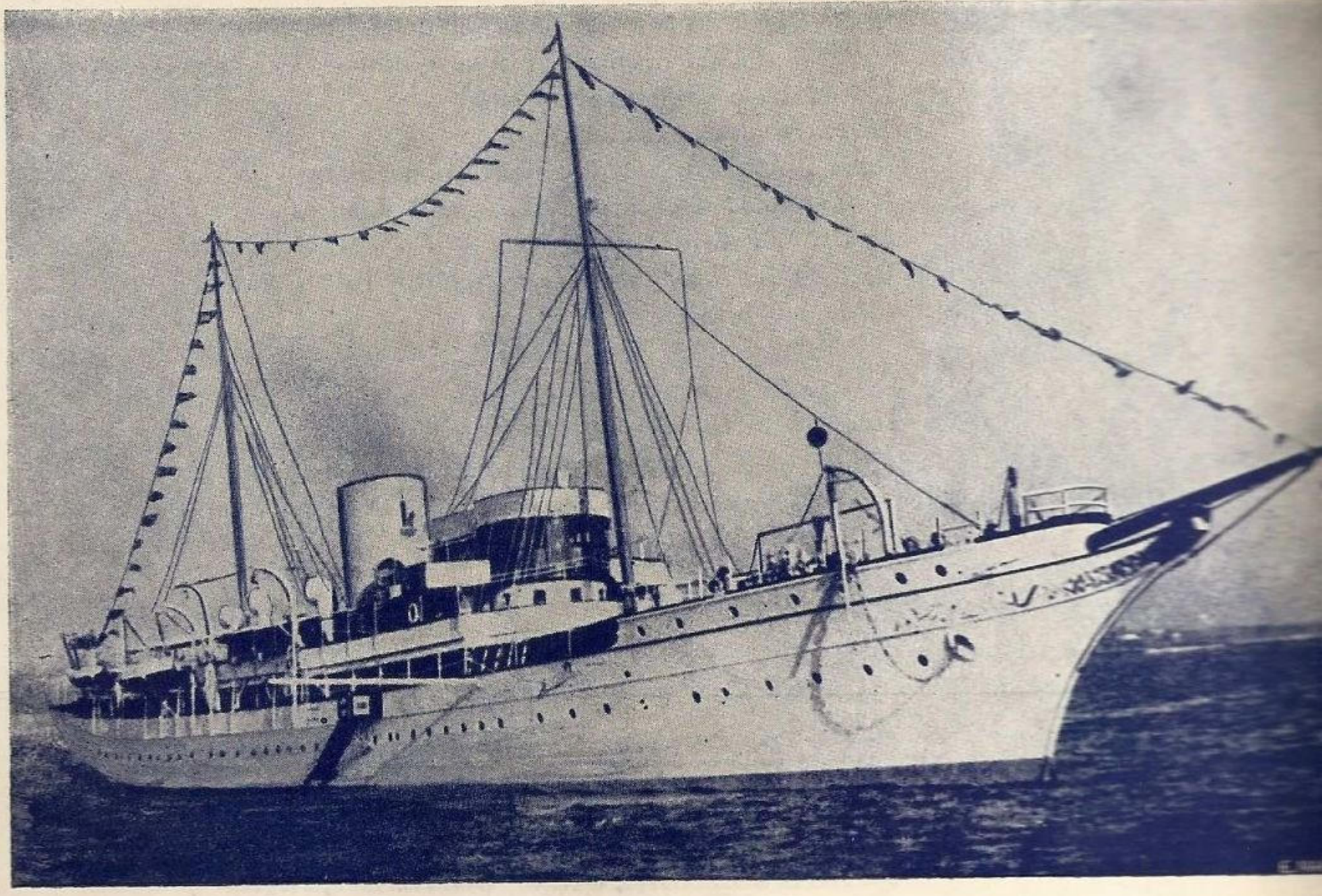
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRA



YACTUL „LUCEAFĂRUL"

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este dramul Dunării spre marea largă."

No. 10. — ANUL VI
OCTOMBRIE 1937

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 10

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Octom. — 1937

CUPRINSUL:

Pavilionul	pag.	227
Cpt. Trandafirescu: O luptă de artilerie navală	„	228
Cpt. Cristescu: Călătoria N. M. S. „Regina Maria" în Anglia	„	230
Radu Ciocârdel: Măsurarea adâncimei mărilor . .	„	236
*** Ziua marinei şi ziua apelor	„	239
Mirth: Dela un număr la altul	„	242
Mircea Ionescu: Mangalia	„	245
Anne Marie Rudeanu: Pimăvara pe mare	„	248
N. Ţigănuş: Pescăruşul; Apusul soarelui . . .	„	248
Naky: Reverie	„	248
Dinescu I. Gheorghe: Viaţa trăită într'o colonie la malul mării	„	249
*** N. M. S. „Luceafărul"	„	252
Din toată lumea	„	253
Informaţii-Noutăţi-Recenzii	„	254
*** Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"	„	220

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile, separat cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10. acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.

Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza.* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnica, *Str. Independenţei No. 9:* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

MUZEUL MARINEI ROMÂNE

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7,* 10% reducere la încălţăminte.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

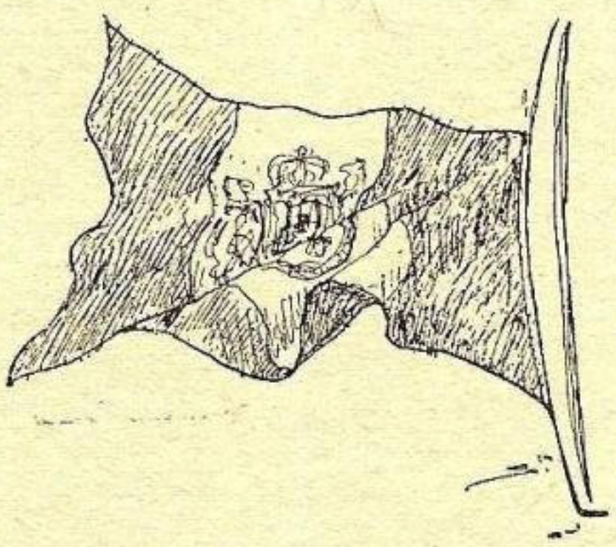
— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUĂ . . .	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.10 şi soseşte în Bucureşfi la ora 10 precum şi cu trenul de percnane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6.46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

PAVILIONUL



Pavilionul, în limbaj marinăresc, *steagul, drapelul* în cel obişnuit, *culorile* cum mai obişnuesc unii a spune, în marină joacă un rol care depăşeşte noţiunea obişnuită la uscat.

Pe mare ca şi pe uscat pavilionul reprezintă ţara, a cărei imagine şi suflet însoţesc pe cei cari luptă sau călătoresc sub faldurile lui.

La marină, din punct de vedere material, el nu e de mătasă, nici nu se păstrează în cabinetul comandantului, ci e de pânză (astar) şi se ţine înfăşurat în cutia de pavilioane a timoneriei, alături de cele ale celorlalte naţiuni şi cele de semnale.

Totuşi, la navele de război se ridică la răsăritul soarelui, — în port la ora 8, — şi se scoboară la apus, cu onoruri. La vasele de comerţ nu se ridică decât la intrarea şi în timpul şederii în port, până la eşirea în larg, sau când are loc o întâlnire cu o navă de război, pentru a face salutul protocolar.

Fiecare naţiune maritimă luptă a avea cât mai multe nave care să-i poarte pavilionul. Pentru aceasta se oferă avantaje destul de atrăgătoare. Anglia de exemplu acordă reduceri simţitoare de taxe oricăror nave care poartă pavilionul englez iar dacă nava e construită într'un şantier englez, reducerea e şi mai mare.

Societăţile de asigurare au un tarif redus atât la marfa încărcată, cât şi la coca navelor cu pavilion englez.

Armatorul are siguranţa că în orice port interesele sale vor fi apărate de consulul englez. Formalităţile sunt reduse la minimum, în Anglia ne existând ca în Franţa legea de 8 ore, săptămâna de 40 ore, contract colectiv etc.

Din această cauză mulţi armatori străini, chiar şi proprietari de yachturi franceze, preferă a arbora pavilionul englez.

La noi din păcate, nava cu pavilion românesc are numai angarale şi nici nu avantaj.

Ultimele evenimente din Spania însă au ridicat o altă latură a problemei pavilionului : protejarea de atacuri. Insulta adusă pavilionului printr'o încercare de atac cade asupra naţiunei întregi, care e obligată a recurge la represalii. Este obligată Anglia la un asemenea gest, în cazul când nici armatorul, nici echipajul nu este englez ?

Cestiunea a fost ridicată de armatorii englezi concuraţi de cei greci în special, cari cumpără vapoare vechi, menite demontărei, şi continuă a le folosi păstrându-le pavilionul englez, dar echipajele greceşti, cu lefuri inferioare celor impuse de Bord of Trade.

Pe lângă latura economică deci, în ultimul timp a intervenit şi cea politică, a onoarei pavilionului, încredinţată primului venit, fără nici o garanţie.

Pentru acest motiv ministerul marinei Comerciale a luat următoarele măsuri :

Ştergerea din matricole a unui însemnat număr de nave ale armatorilor străini.

Obligaţia de a se cere autorizaţia la Londra, nu la orice consulat ca până acum.

Obligaţia de a avea statul major şi echipajul englez.

Soluţiuni cari dovedesc că la englezi prestigiul pavilionului primează interesul pur economic, de care foarte mulţi străini profitau.

O LUPTĂ DE ARTILERIE NAVALĂ

Lui Cocioc, cel mai îndrăcit Director de Tir.

Patru distrugătoare în linie de şir, despică valurile cu finele şi elegantele lor etrave.

Deodată ether-ul începe să vibreze. Inamicul a fost semnalat. Hidroavionul, care l-a descoperit, indică prin radio drumul şi poziţia lui.

Un calcul sumar pe hartă arată, că el poate să apară dintr'un moment într'altul.

„La posturile de luptă"!...

Pe fiecare distrugător răsună marţial semnalul de goarnă. Ofiţerii, maeştrii şi soldaţii, având fiecare în mână masca de gaze, aleargă la posturile ce le-au fost deja indicate prin rolurile de luptă.

In fundul vasului fochiştii activează focurile la căldări. Presiunea creşte vertiginos. Intr'un sfert de oră turbinele vor atinge puterea maximă.

Amiralul Comandant al Forţei vrea să mărească viteza pentru a-şi asigura — faţă de inamic — poziţia de tragere cea mai avantajoasă.

Alegerea acestei poziţii e în funcţie — totodată — de soare, de luminozitatea orizontului, de starea mării şi de direcţia vântului.

Cine trage cu soarele în ochi va fi mult handicapat.

Pe de altă parte ochirea va fi cu atât mai precisă, cu cât ţinta se va vedea mai bine.

A zări inamicul, profilându-se în umbre chinezeşti, pe un cer încă aprins de focul zilei, în timp ce tu te afli aproape ascuns de prima perdea a nopţii, este visul oricărui tunar.

Pe cât posibil, trebue deasemenea evitat de a primi valurile din prova, deoarece stropii care biciuesc nava, împiedică vederea.

In sfârşit drumul trebue astfel ales, încât vântul să nu arunce fumul dela coşuri în faţa tunurilor, căci maschează complect obiectivul.

Foarte rar se întâmplă ca o poziţie de tragere să fie în totul satisfăcătoare.

Intotdeauna vor exista şi avantagii şi incoveniente.

Numai după îndemânarea şi promptitudinea cu care va şti să-şi asigure dela început o poziţie de tragere mai avantajoasă, se recunoaşte valoarea unui amiral.

In momentul de faţă adversarii sunt în vedere.

Catargele, coşurile, comanda, trec pe rând deasupra orizontului.

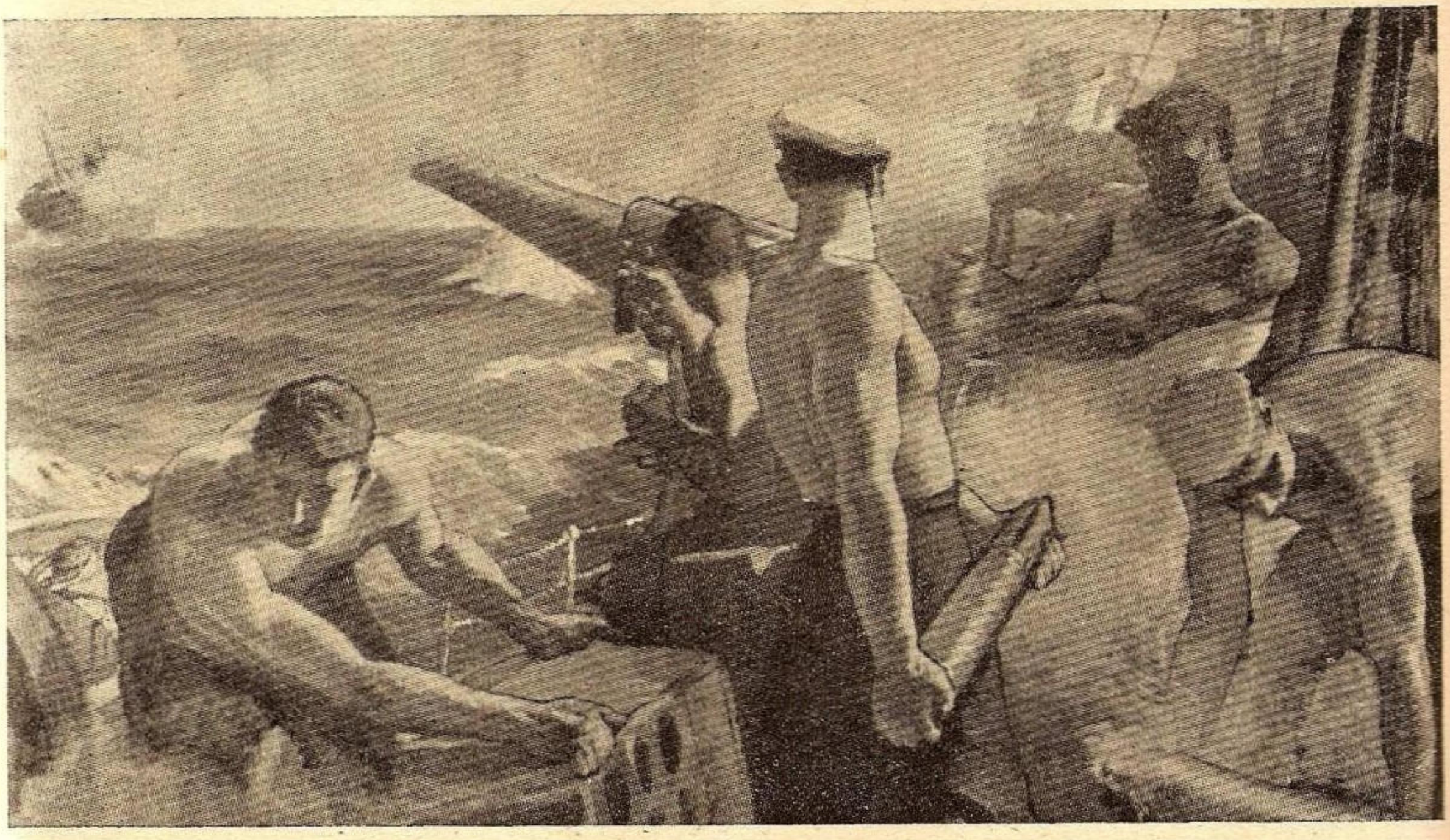
Torpiloarele, care până la această oră escortau pe fraţii lor mari, apărându-i contra submarinelor duşmane, părăsesc câmpul de bătălie, grupându-se în lături, pentru un eventual atac de torpile.

Fiecare Comandant e cu ochii la vasul amiral, unde aşteaptă dintr'un moment într'altul să apară un semnal.

Lângă comandant, ofiţerul cu navigaţia, guvernează exact în siajul navei din cap.

Urmăreşte deasemenea să menţină tot timpul aceiaş distanţă, mărind s'au micşorând numărul de rotaţii la turbine.

La tunuri e o activitate febrilă. Piesele au fost din vreme unse şi revizuite.



La lovituri de tun se călește destinul popoarelor. (după un tablou al pictorului D. Stiubei)

Muniţia este pusă în ordine. Armurierul şi electricianul sunt gata să intervină la prima avarie, pentru a nu împiedica tragerea.

Pe comanda de artilerie, directorul de tir urmăreşte în periscopul care măreşte de 40 de ori, mişcările inamicului.

In jurul lui maeştrii şi gradaţii, care deservesc aparatele de pe comandă, sunt numai urechi. Unul citeşte cu voce tare anumite cifre cari se înscriu automat pe un cadran luminos.

Aceste cifre sintetizează multiplele observaţiuni pe cari le efectuează un personal de elită şi care ştie să păstreze în prezenţa inamicului, acelaş sânge rece şi calm, ca şi pe timpul manevrelor navale, din timp de pace.

In felul acesta se cunoaşte în orice clipă, distanţa până la inamic. drumul şi viteza lui, precum şi elementele cu cari navigă distrugătorul nostru.

Toate aceste date sunt apoi transmise în centrala de tir situată în fundul vasului.

Aci, ofiţeri şi maeştri pricepuţi, procedează la calcule complicate.

Se determină în fiecare clipă înălţătorul şi deriva, transmiţându-le apoi electric directorului de tir, care trebue să facă primele observaţii.

Artileria este acum gata de tras.

La vasul amiral se agită câteva pavilioane.

„Repartiţia obiectivelor, începând dela dreapta", strigă ofiţerul cu timoneria, care se ţine tot timpul pe lângă comandant şi care a interpretat semnalul, înainte chiar să-l fi văzut ridicat complect până la vergă.

Comandantul ordonă prin telefon directorului de tir: „Obiectiv: Nava No. 3, începând din dreapta".

Tunurile se îndreaptă instantaneu pe ţinta ordonată.

Pe distrugător domneşte în această clipă, tăcerea şi tensiunea nervoasă, anunţând deschiderea focului.

Distanţa scade. Inamicul se apropie cu toată viteza.

In binoclu se zăresc toate detaliile de pe puntea vasului inamic. — Nu se vede însă nici o umbră omenească.

Deodată, de pe fiecare navă, 4 sclipiri fulgerătoare, urmate de 4 pachete de fum gros.

Inamicul angajează lupta.

Instantaneu se ridică vioiu un pavilion la vasul amiral.

Este semnalul mult aşteptat: „Deschideţi focul"!

Intr'o clipă nervii se destind. Aşteptarea, devenită neliniştitoare, a luat sfârşit.

Câteva secunde şi o sguduitură brutală, o sclipire de trăsnet, care se rostogoleşte în văzduh şi se repercutează până în fundul vasului, un nor de fum care îmbracă distrugătorul, dar care e repede aruncat în lături de vânt;... apoi tăcere şi deodată în apropiere de ţintă 5 geysere, 5 coloane de apă înalte de 100 metri.

O primă fază a luptei de artilerie s'a terminat.

Incepe o alta.

Tirul la mare comportă într'adevăr trei faze: Preparaţia, reglajul şi în sfârşit tragerea de eficacitate.

Din cauza mobilităţii continui a trăgătorului şi a ţintei, tirul la mare este o adevărată artă.

Departe de a urma — cu viteze constante — drumuri paralele, adversarii evoluează neîncetat, trecând prin toată gama de viteze.

Din această cauză distanţa şi gisimentul variază incontinuu.

Prepararea tirului — în funcţie de distanţă şi gisiment — înseamnă determinarea înălţătorului cu care în mod teoretic piesele ar putea să lovească ţinta.

După aceia urmează o serie de corecţii, provocate de rotaţia pământului, densitatea aerului, forţa şi direcţia vântului, viteza trăgătorului şi a ţintei, temperatura pulberii, etc.

Cu cât este mai minuţioasă preparaţia, cu atât proectilele vor cădea mai aproape de inamic. In felul acesta şi reglajul se va face mai uşor şi mai repede.

Dar oricare ar fi precizia corecţiilor, vor mai rămâne erori ce nu au putut fi eliminate dela început. Aceste erori provin din nervozitatea telemetriştilor, a ochitorilor, uzura ţevii, etc. Numai prin observarea continuă a punctelor de cădere, se pot elimina aceste erori.

Şi aceasta este grija directorului de tir.

Numai prin trageri se poate regla tirul în bătae şi direcţie.

Acest dublu reglaj se execută dealtfel simultan, deoarece muniţia este scumpă, iar timpul este şi mai preţios.

Prima salvă a distrugătorului „R" a căzut grupată, însă scurtă şi puţin la dreapta.

„Lungeşte 4; Spre Roşu 2"! — comandă directorul de tir.

Servanţii dela aparatul director au executat întocmai, iar bătaia s'a scurtat cu 400 metri şi unghiul de tragere s'a deplasat spre stânga cu 2 miimi.

In aceiaş clipă s'au şi aprins cele 5 becuri electrice, anunţând încărcarea tunurilor terminată.

— „Foc".

Din nou distrugătorul tremură; Trăznetul a pleçat.

Trec câteva secunde, lungi însă ca şi zilele.

Deodată o sonerie sbârnâe; în acelaş timp acolo — lângă inamic — 5 jerbe albe, ţâşnesc din marea albastră.

De data aceasta salva bună în direcţie, toate loviturile profilându-se pe ţintă, dar încă scurtă.

„Lungeşte 4".

Deodată o salvă lungă urmează după una scurtă. Ţinta se află acum ca între degetele unei uriaşe furculiţe. — Nu trebue decât să strângi degetele şi inamicul e condamnat.

Distrugătorul trage acum cu un înălţător intermediar, între cel scurt şi cel lung.

Cu câtă nerăbdare aşteaptă directorul de tir căderea loviturilor.

A calculat exact. In periscopul său vede 2 jerbe în spatele ţintei şi 3 în faţă.

Ţinta este încadrată.

Bravo!. Şansele de a lovi pe inamic în plin, au devenit considerabile. — Reglajul s'a terminat.

„Tir de eficacitate. Foc repede"!. comandă Directorul de Tir.

De dată aceasta, la fiecare 8 secunde pleacă o salvă.

Ţinta e tot timpul încadrată. — Câteodată lovită.

Deodată, în zare, pe nava inamică, o lumină scurtă în lungul vasului. O flacără, de un roşu viu, ţâşneşte din mijlocul vaporului.

In aceiaş clipă, catargele se prăvălesc, coşurile se rostogolesc, diferite obiecte sunt asvârlite în azurul cerului ca un vulcan furios.

Un fum gros şi negru se ridică până în înaltul cerului şi formează parcă, o uriaşă umbrelă mişcătoare.

Crucişetorul inamic a exploadat ca un artificiu.

Un obuz dela distrugătorul „R", pătrunzând în camera de muniţii, a provocat explozia.

„Schimbaţi obiectivul pe vasul No. 4".

„Lungeşte 4. Spre Verde 4 Foc".

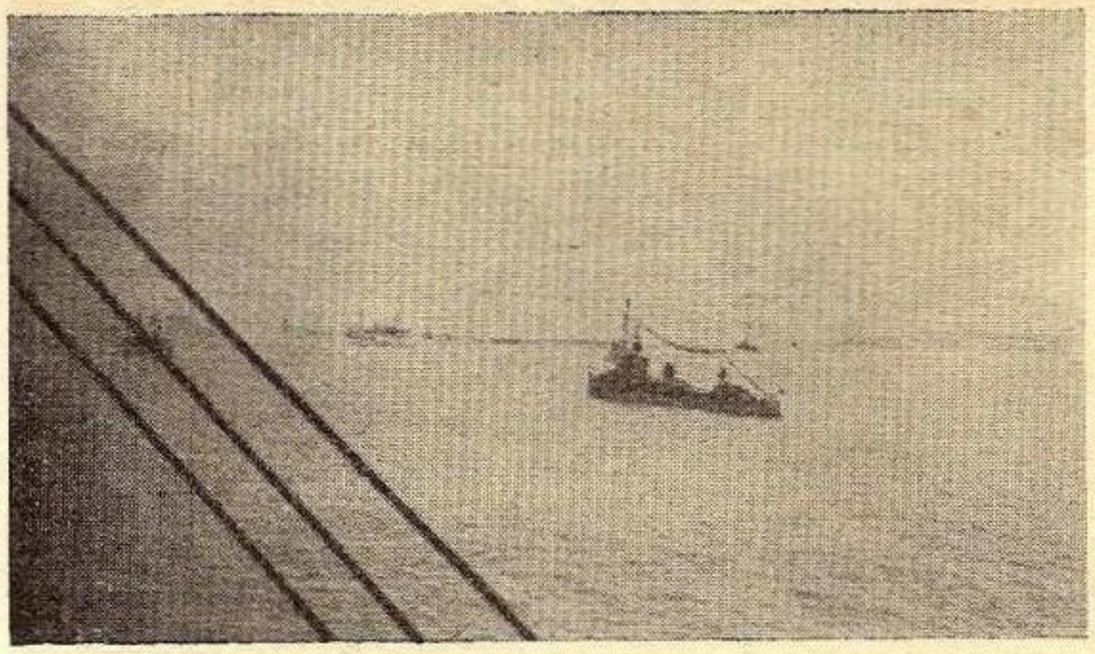
Ordonă directorul de tir.

Şi lupta continuă grandios şi titanic.

La lovituri de tun se călesţe destinul popoarelor.

Şi totuşi moartea este aceia care însoţeşte proectilul.

CĂPITAN E. TRANDAFIRESCU



N. M. S. „Regina Maria" în rada portului Spithead.

Sosirea contratorpilorului român „Regina Maria"

„Hâvre Eclair" din 12 Mai scrie:

„Ieri dimineaţă la ora 9, a sosit în radă, torpilorul „Regina Maria" din Marina de Război Română.

„După ce a luat pilot la bord, acest bastiment a pus capul pe intrarea în port, unde a intrat la ora 9,30.

„Acest torpilor a acostat în bazinul L'Eure la cheul Guinée unde altă dată acostau transatlanticele.

„De îndată ce schela a fost pusă, Consulul României D-l Buchard şi ofiţerul adjutant al Comandantului Garnizoanei, Căpitanul M. Cumunel, s'au urcat la bord pentru a ura bun venit.

„La bordul Reginei Maria, care poartă marca Amiralului Schmidt, am obţinut următoarele informaţiuni: „Este prima dată când o navă purtând pavilionul roş, galben şi albastru cu pajura Regală la mijloc, face escală la Hâvre.

„Regina Maria va rămâne în portul nostru până la 15 Mai seara, urmând apoi să iasă în radă până a doua zi la ora 3 dimineaţa, pentru a pleca cu destinaţia Portsmouth, unde va reprezenta Marina Regală Română la Revista Navală dela 19 Mai. Comandată de căpitanul de fregată Roman A., efectivul său este de 16 ofiţeri, 33 subofiţeri şi 154 oameni.

„*Regina Maria* face parte din Diviziunea din Marea Neagră împreună cu *Regele Ferdinand,* care este de acelaş tip.

„Ambele au un deplasament de 1800 tone, lungime 101 metri şi lăţimea de 9 m.

„Puterea turbinelor este de 44.000 C. V. şi este furnizată de căldări cu păcură.

„Armamentul se compune din 5 tunuri de 120 m.m. unul de 76 m.m. antiaerian, două de 40 m.m., şase tuburi lans-torpile de 533 m.m. şi 40 mine.

„In după amiaza zilei, Comandorul Roman, acompaniat de Consulul României au vizitat pe Comandorul Aubert pe Prefect şi pe Primar.

Vizitarea torpilorului român „Regina Maria", va fi permisă publicului până Vineri, în fiecare după amiază dela ora 15 la 18.

Deasemenea „Le Petit Hâvre" din aceeaşi zi a scris:

„Escala Contratorpilorului Român „Regina Maria"

„Venind din Constanţa, Gibraltar, Alger, Malta şi Lisabona şi mergând în Anglia, pentru a lua parte la Revista Navală a încoronării Regelui George VI, revistă care se va desfăşura la Spithead la 21 Mai, contratorpilorul Român *Regina Maria* a sosit în portul nostru ieri la ora 9,10 unde va rămâne până Sâmbătă. Aci va face toate aprovizionările şi ultimele preparative în vederea grandioasei Reviste, care va grupa cele mai mari nave de război ale tuturor naţiunilor.

„Sub un soare surâzător superbul bastiment care poartă marca C'Amiralului Schmidt, Comandantul Şef al Forţelor Navale Române, a acostat la cheu, după ce în prealabil a schimbat cu semaforul dela intrare, saluturile obişnuite.

Călătoria N. M in A

„Imediat ce schela a fost pusă, Comandorul Aubert, Comandantul Marinei şi D-l Georges Buchard Consulul României, au suit la bord, pentru a vizita pe C'Amiralul Schmidt şi pe Căpitanul de fregată Roman, Comandantul navei.

„In cursul după amiezei, Contr'Amiralul Schmidt şi Comandorul Roman, însoţit de D-l Buchard, au făcut vizitele tradiţionale autorităţilor civile şi militare ale oraşului şi portului.

„*Regina Maria,* construit la Neapoli în 1930, pentru Marina Militară Română, este o frumoasă unitate, lungă de 98 m., lată de 5,55 şi cu un pescaj de 3,50 m.

„Are un tonaj de 2000 tone şi puterea maşinilor sale este de 44.000 C. V. ceeace îi permite să atingă o viteză de 39 noduri.

„Efectivul său este de 200 oameni compus din 17 ofiţeri, 32 subofiţeri şi 150 marinari.

„După ce va participa la Revista Navală, contratorpilorul se va întoarce la Constanţa, făcând aceleaşi escale ca la venire".

. . . . . .

Hâvre este important ca port comercial fiind foarte bine amenajat şi utilat din acest punct de vedere.

Ca port militar nu prezintă spre exemplu importanţa Brestului, deaceia nu am avut contact cu autorităţi navale mai importante pentru simplul motiv că nu există decât un mic comandament aşa zis al Marinei din Hâvre care înglobează cele câteva instalaţiuni de interes militar naval şi cele câteva nave mici de război staţionare în acest port.

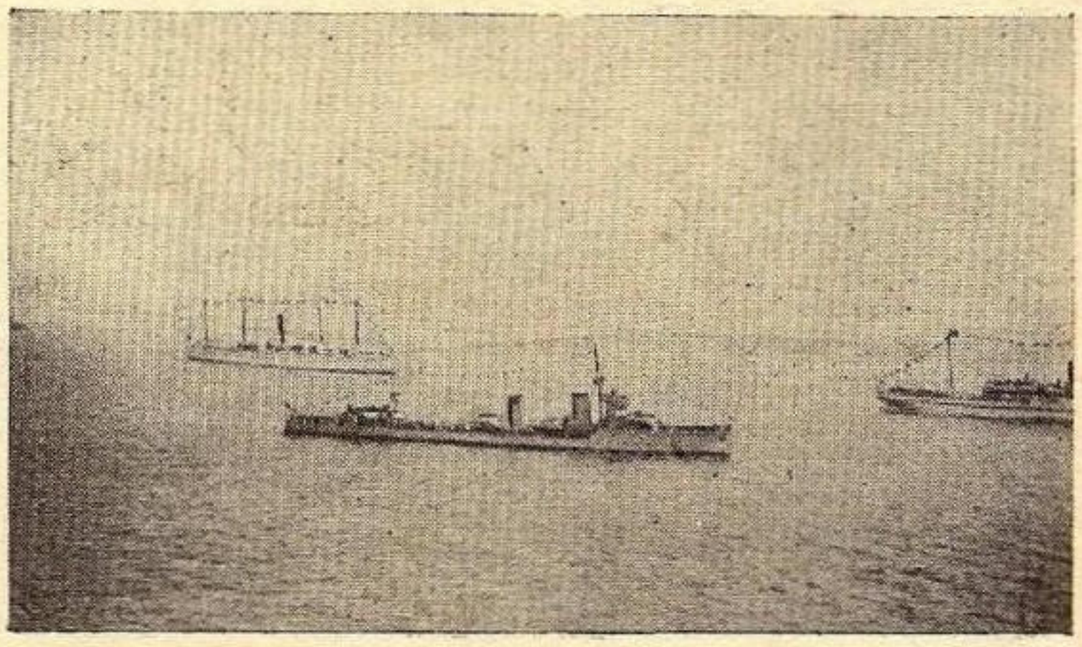
Titularul acestui Comandament, Comandorul Aubert a fost plin de atenţiuni la adresa noastră pe timpul şederei la Hâvre.

Intre altele relevăm ceaiul dansant pe care acesta l-a dat în onoarea ofiţerilor noştri în ziua de 14 Mai.

Nu putem trece deasemenea sub tăcere gentileţea D-lui Buchard Consulul României la Hâvre care tot timpul şi-a oferit serviciile sale şi ne-a secondat în toate ocaziunile.

La Hâvre am mai avut ocazia să vizităm şi şantierele Normand unde se afla în acel timp în construcţie nava puitoare de mine „Gryf" din Marina Polonă cu al cărei Comandant Lt. Comandorul Drienisiewicz, s'au schimbat vizitele de rigoare.

In ziua de 15 Mai a venit dela Londra ataşatul nostru militar D-l Comandor Dumitrescu Gh. aducând ultimele instrucţiuni pentru Revista la care urma să luăm parte.



Spithead: N. M. S. „Regina Maria" pavoazată în vederea revistei.

„Regina Maria"

DRUMUL HÂVRE - PORTSMOUTH

In noaptea de 16 Mai către orele 2 am plecat din Hâvre cu destinaţia Portsmouth.

Traversarea Canalului Mânecei a durat până dimineaţa la ora 9.30, când am intrat în Portsmouth.

Aci s'a făcut ca de obicei întâi salutul pământului cu cele 21 lovituri de tun şi apoi salutul mărcei de Comandament al Amiralului Comandant en chef la Portsmouth, Lord Fisher.

La ambele saluturi ni s'a răspuns de către o baterie dela uscat.

La sosirea noastră, am găsit în port şi în baie la Portsmuth majoritatea navelor engleze şi străine care urmau să ia parte la Revista dela Spithead.

Imediat după sosire ni s'a destinat ca ofiţer de legătură un Lt. Comandor din Marina Engleză, care a venit la bord însoţit de o echipă de semnalizatori pentru asigurarea executării programului Revistei întocmit de autorităţile navale Engleze.

La Portsmouth, protocolul vizitelor a fost simplificat de către autorităţile engleze, întrucât dealtfel nici nu era posibil a se schimba astfel de vizite între sutele de nave cari erau adunate acolo.

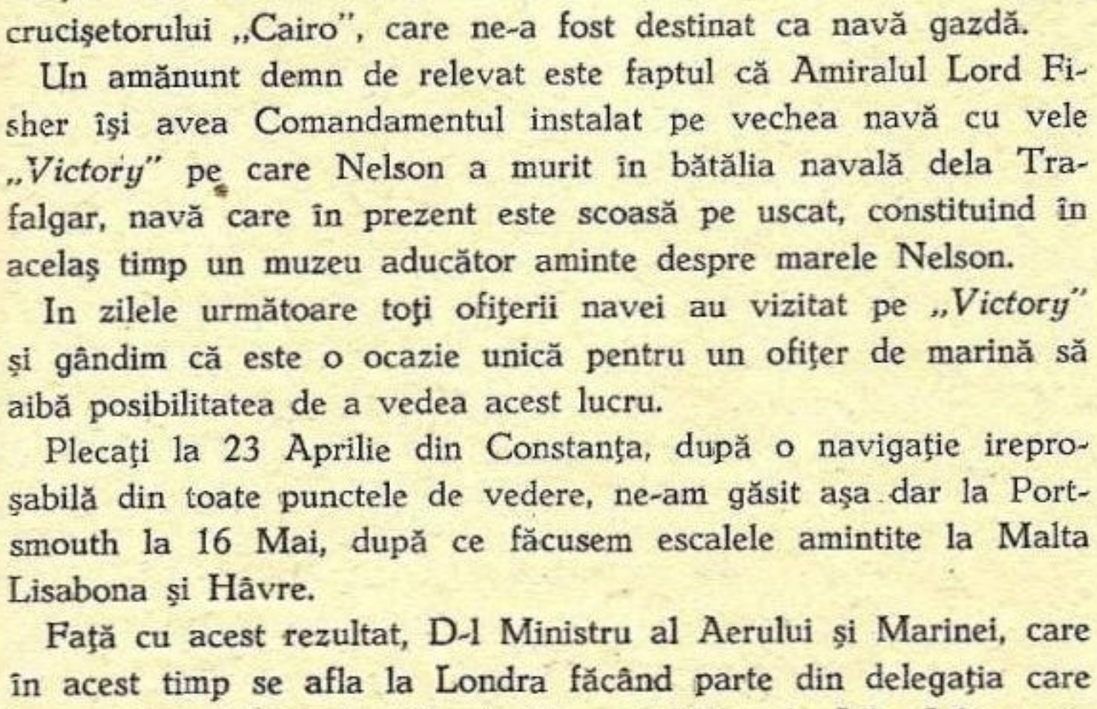
Aceste vizite s'au redus la acelea schimbate între D-l *C'Amiral Schmidt* şi Comandantul Navei cu *Amiral Lord Fisher*„ cu Lordul Mayor din Portsmouth şi cu Comandorul *Pridham,* comandantul crucişetorului „Cairo", care ne-a fost destinat ca navă gazdă.

Un amănunt demn de relevat este faptul că Amiralul Lord Fisher îşi avea Comandamentul instalat pe vechea navă cu vele *„Victory"* pe care Nelson a murit în bătălia navală dela Trafalgar, navă care în prezent este scoasă pe uscat, constituind în acelaş timp un muzeu aducător aminte despre marele Nelson.

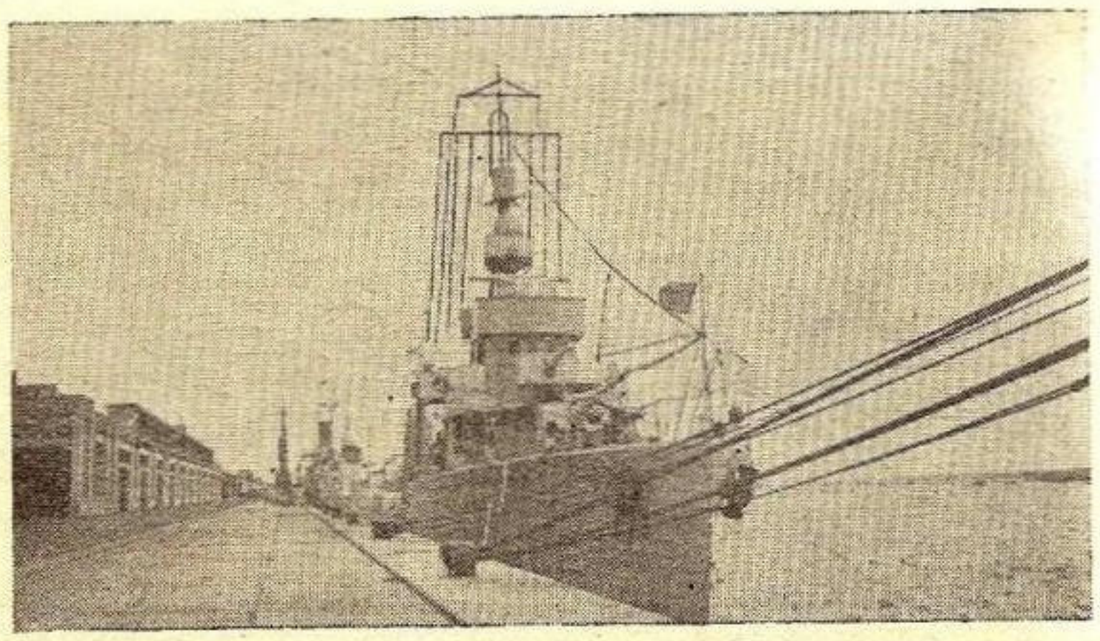
In zilele următoare toţi ofiţerii navei au vizitat pe *„Victory"* şi gândim că este o ocazie unică pentru un ofiţer de marină să aibă posibilitatea de a vedea acest lucru.

Plecaţi la 23 Aprilie din Constanţa, după o navigaţie ireproşabilă din toate punctele de vedere, ne-am găsit aşa dar la Portsmouth la 16 Mai, după ce făcusem escalele amintite la Malta Lisabona şi Hâvre.

Faţă cu acest rezultat, D-l Ministru al Aerului şi Marinei, care în acest timp se afla la Londra făcând parte din delegaţia care împreună cu Măria Sa *Marele Voevod Mihai* de Alba Iulia a reprezentat pe M. Sa Regele şi Guvernul ţării noastre la Serbările Incoronării, ne-a trimis următoarea telegramă de felicitare :



In aşteptarea vizitei oficiale a primarului major din Southampton.



Distrugătorul acostat la cheu în Southampton.

AMIRAL SCHMIDT
Roumanian destroyer „Regina Maria"
Portsmouth

Bun sosit. — Felicitări pentru preciziunea voiajului.
Irimescu

Deasemenea s'a primit şi din partea D-lui Grigorcea Ministrul nostru la Londra, următoarea telegramă :

Contra Amiral Schmidt
Roumanian destroyer „Regina Maria"
Portsmouth

Urez bun sosit D-voastră precum şi ofiţerilor şi echipajului distrugătorului „Regina Maria".
Grigorcea

Pentru timpul staţionării la Portsmouth a navelor străine venite să ia parte la Revista dela Spithead, autorităţile navale şi civile Engleze întocmiseră în prealabil un vast program de invitaţii pentru ofiţerii şi echipajele acestora. Trebue să recunoaştem că nu uşoară a fost sarcina gazdelor în a întreţine în mod aşa de agreabil atâţia oaspeţi pe tot timpul şederii la Portsmouth.

E demn de admirat din acest punct de vedere minuţiozitatea cu care a fost totul prevăzut, exactitatea şi curtoazia de care au dat dovadă toţi, dela cel din urmă om de echipaj englez până la persoanele oficiale cele mai înalte.

Din ciclul acestor invitaţii la care am răspuns pe timpul staţionării la Protsmouth amintim următoarele :

— D-l C. Amiral Schmidt şi Comandantul navei au luat parte la un cocktail-party la H. M. S. *„Vincent"*, în ziua de 17 Mai.

— In ziua de 18 Mai, D-l C'Amiral Schmidt este invitat la masa de seară la Amiralul Lord Fisher, iar în ziua de 19 Mai la dejun la Amiralitate, pe bordul Yachtului *„Enchantres"*.

— Ofiţerii navei au fost invitaţi şi au luat parte prin rotaţie: la o masă la cazinoul ofiţerilor de marină englezi; la un afternoon-party la Amiralul Leather; la un cocktail — party la Essterney-Baracks; la o masă la Rotary-Club; la un dejun la Şeful Intendenţei Portsmouth; la o masă de seară dată de Şcoala de Submarine; etc., etc.

Deasemenea li s'a oferit ocazia să viziteze interesantul palat al Ducelui de Norfolk dela Chichistere (o localitate lângă Portsmouth.

Se ştie că Ducele de Norfolk a fost cum s'ar zice Regizorul Serbărilor Incoronării.

— Maiştrii au fost deasemenea invitaţi în cercul Maiştrilor englezi, la diferite spectacole şi garden-party-uri.

— Echipajul deasemenea: o parte a fost invitat în ziua de 17 Mai la o masă şi la o reprezentaţie teatrală oferită de Mr. Duttson mare industriaş şi filoromân, iar altă parte la un supeu dansant în seara de 18 Mai.

La toate aceste invitaţii am avut ocazia, dela Comandant până

la ultimul om din echipaj să luăm contact cu reprezentaţii celor 18 naţiuni trimişi de ţările respective ca şi noi aci; este credem un record dorit de mulţi.

Seria acestor invitaţii a fost încheiată în noaptea de 18 Mai, printr'un mare bal dat de Amiralitate, unde au asistat pe lângă cele mai înalte oficialităţi engleze şi cea mai selectă lume din societatea engleză, Amiralii, Comandanţii şi toţi ofiţerii navelor străine.

A fost o feerie, cum numai în basme se mai povesteşte.

A fost apoteoza curtoaziei cu care această mare naţiune a înţeles să-şi primească oaspeţii.

In ziua de 18 Mai Comandantul navei şi o delegaţie de ofiţeri au mers la Londra la Legaţia Română fiind invitaţi la o recepţie la care au luat parte şi Măria Sa Mihai Marele Voevod de Alba Iulia precum şi D-l Ministru al Aerului şi Marinei.

Cu ocazia şederei la Londra, Comandantul navei a asistat şi la primirea în gară la Londra a Măriei Sale Mihai Marele Voevod de Alba Iulia, care venea din Scoţia.

LUAREA DISPOZIŢIEI PENTRU REVISTA NAVALĂ

Zilele de 18 şi 19 Mai au fost destinate pentru luarea dispozitivului pentru Revistă.

Conform programului stabilit de autorităţile navale engleze, noi am ieşit din Portsmouth în ziua de 19 către ora 12,30 pentru a intra în baie la Spithead şi a ne lua locul fixat în dispozitiv

La sosirea noastră în baia Spithead am găsit instalate în dispozitivul prevăzut pentru Revistă aproape totalitatea navelor engleze şi străine.

In sunetele Imnului Regal Român cântat de pe toate navele engleze şi străine pe lângă cari am trecut, ne-am îndreptat către locul nostru şi am ancorat între nava portugheză *„Bartolomeo Diaz* şi nava engleză *„Pegasus"*.

MAREA REVISTĂ NAVALĂ DELA SPITHEAD

La această mare revistă navală care s'a desfăşurat în baia Spithead în ziua de 20 Mai, au luat parte următoarele nave:

Nave engleze.

Din flota metropolitană (comandată de Amiralul Sir Roger Bockhouse).

— Escadra II-a de chiurasate formată din chiurasatele *Nelson, Rodney, Royal-Oak, Resolution, Ramilies, Royal-Sovereign şi Revenge* toate cu un deplasament în jurul a 35.000 tone, adevăraţi monştri marini.

— Escadra II-a de crucişetoare din care au fost prezente crucişetoarele *Southampton* şi *New-Castle*, ambele cu un deplasament în jurul a 10.000 de tone.

— Portavionul *Courageous.*

— Trei flotile de distrugătoare (total 27 distrugătoare) în cap cu crucişetorul *Cairo* (pe care se afla ambarcat Comandantul Superior al acestor flotile) şi cu alte 2 distrugătoare de legătură.

— O flotilă de submarine compusă din 6 submarine.

Din flota de Mediterana, (comandantă de Amiralul Sir Dudley Pound).

— Escadra I-a cuirasate din care au fost prezente chiurasatele *Queen-Elisabeth şi Barham* tot din clasa celor de mai sus.

— Escadra crucişetoarelor de bătălie în frunte cu *Hood* (cea mai mare navă de război din lume având circa 42.000 tone.

— Escadra I-a de crucişetoare: *London, Devonshire şi Shropshire.*

— Portavioanele: *Fourious şi Glorious.*

— Trei flotile de distrugătoare (19 distrugătoare) în cap cu crucişetorul Galatea.

— O flotilă de submarine compusă din 6 submarine.

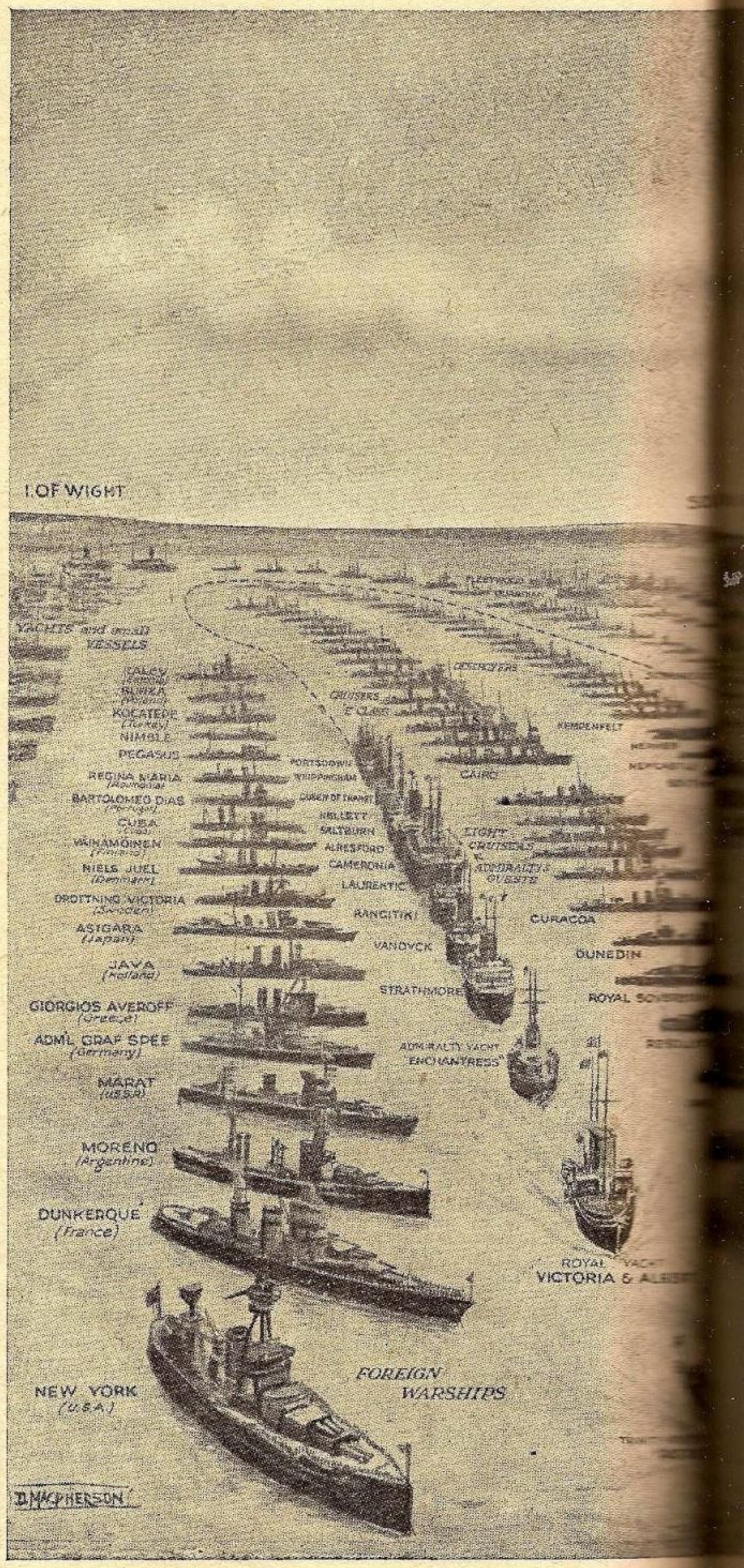
In afară de acestea au mai luat parte încă circa 70 de nave de război engleze (crucişetoare, distrugătoare, submarine şi alte nave auxiliare) din Flota de Rezervă şi Flotele Canadiană, Indiană şi Zeenlandeză.

NAVE STRĂINE

Au fost reprezentate marinele a 17 ţări prin următoarele nave:

— Statele Unite... Chiurasatul *New-York* (Comandant Comandorul Welh).

— Franţa... Chiurasatul *Dunkerque* (Comandant superior Vice Amiralul Davin).



Marea revistă navală văzută din avion.

— Argentina... Chiurasatul *Moreno* (Cdt. superior C'Amiralul Scasso).

— U. S. S. R.... Chiurasatul *Marat* (Cdt. superior C'Amiralul Ivanov).

— Germania... Crucişetorul *Graff von Spee* (Cdt. C-dor Patzig).

— Grecia... Crucişetorul *Averoff* (Cdt. superior Vice Amiralul Economos).

— Olanda... Crucişetorul *Java* (Cdt. superior Vice Amiralul Kiujs).

— Japonia... Crucişetorul *Ashigara* (Cdt. superior C'Amiralul Sono-Suko).

— Suedia... Chiurasatul de coastă *Drotting Victoria* (Cdt. C-dor Ekstrand).

— Danemarca... Crucişetorul Niels *Yuel* (Cdt. C-dor Lembeke).

— Finlanda... Nava pază coastă *Väinämöinem* (Cdt. C-dor Raninen).

— Cuba... Crucişetorul *Cuba* (Cdt. Căpitan de Corbeta Pedro).

— Portugalia Sloop-ul *Bartolomeo Diaz* (Cdt. C-dor Rrancisco Luiz Rebelo).

— România... Distrugătorul *Regina Maria.*

— Turcia.... Distrugătorul *Kocatepe* (Cdt. superior C-dor Bilal).

— Polonia... Distrugătorul *Burza* (C-dant Cpt. C-dor Kodrebski).

— Estonia... Submarinul *Kalev* (C-dant Lt. C-dor Pantak).

Nava spaniolă republicană *Cisar,* care se anunţase că va lua parte, nu a mai venit.

In afară de navele de război engleze şi străine arătate mai sus au mai luat parte la Revistă încă circa 300 de nave comerciale, de pescari, yachturi, etc.

Se poate spune deci că prin numărul de nave impresionant de mare care au participat şi prin faptul că a reunit nave aparţinând a 18 puteri navale această revistă navală a fost cea mai mare paradă a timpului.

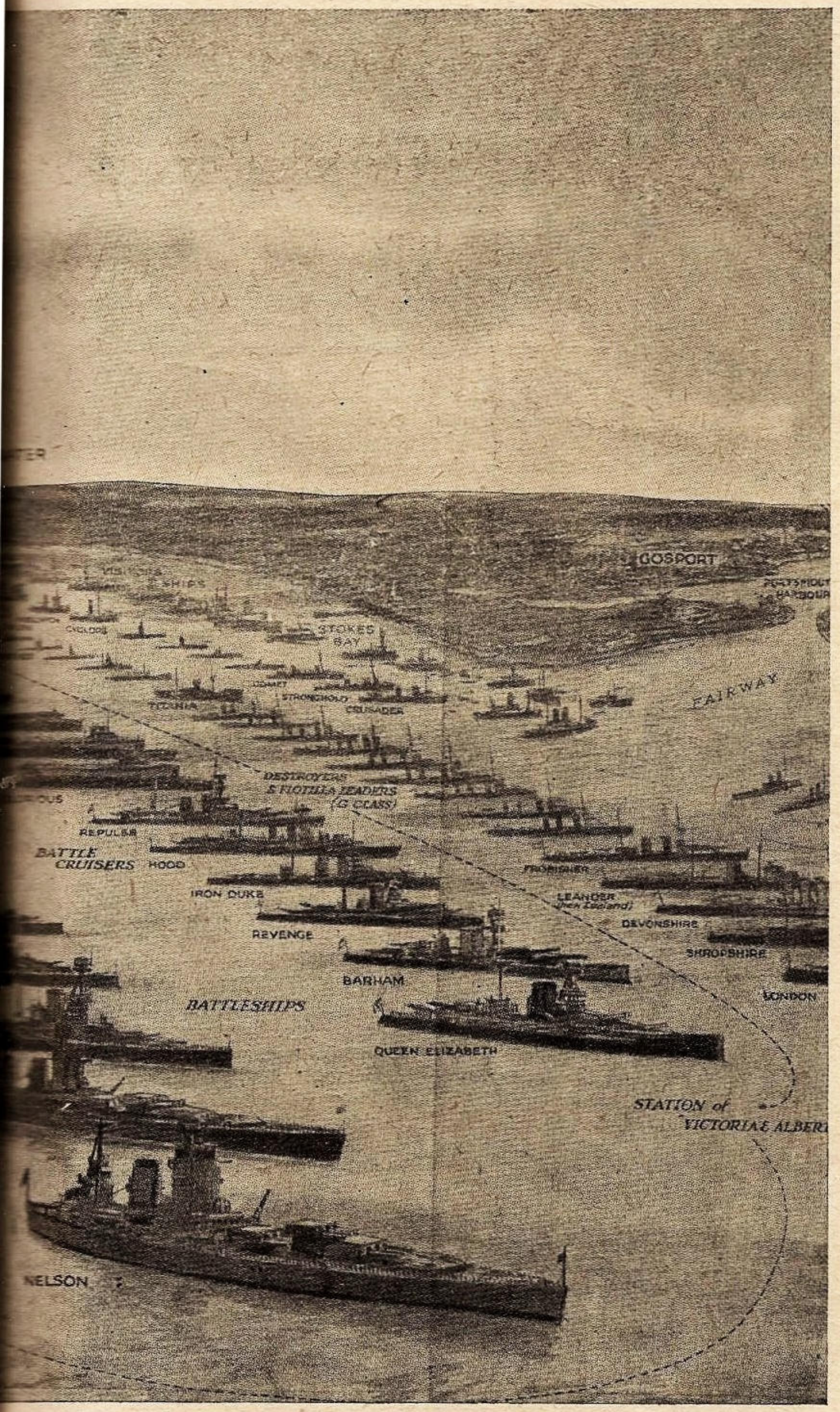
DESFĂŞURAREA REVISTEI.

La ora 8 în ziua de 20 Mai odată cu ridicarea pavilionului toate navele participante au ridicat marele pavoaz, în sunetele Imnului Regal Englez.

La ora 10,30 M. S. Regele Angliei, care se ambarcase din ajun la Portsmouth pe Yachtul său *„Victoria and Albert"*, a primit în audienţă pe ofiţerii amirali şi Comandanţii străini, cu care ocazie aceştia au fost distinşi cu Medalia Comemorativă a Incoronării.

La ora 15,05 yachtul regal *„Victoria and Albert"*, cu M. S. la bord a plecat din Portsmouth îndreptându-se spre Spithead. El era precedat de yachtul *„Patricia"* şi urmat de yachtul *„Enchantress* pe care se afla întregul Stat Major al Amiralităţii. După acest cortegiu veniau următoarele pasagere cu invitaţii guvernului Englez: *Stratmore* (pe care se afla M. S. Mihai Marele Voevod de Alba Iulia însoţit de D-nii Miniştri Irimescu şi Grigorcea şi de D-l C-dor Adj. Fundăţeanu aghiotant regal). — *Vandyk, Rangitiki, Lavrentte, Camerronia, Alresfors, Saltburn, Kelett, Queen Of Thanet, Whippingham şi Portsdawn.*

In acest moment toate navele engleze şi străine au executat salutul Regal cu câte 21 lovituri de tun.



e a şasea pe rândul din stânga între „Pegasus" şi „Bartolomeo Diaz".

Spectacolul unic prin măreţia sa!

Sute de guri de foc au bubuit în ritm cadenţat, timp de câteva minute.

La ora 15,30 Yachtul Regal intră în liniile Revistei, trecând întâi printre şirurile de nave engleze şi apoi prin faţa navelor străine.

Prin faţa navei noastre Yachtul Regal a trecut la ora 16,30.

După ce trecerea în revistă s'a terminat, Yachtul Regal a ancorat în Capul şirurilor de nave unde a rămas până a doua zi.

La ora 17,40, a avut loc o impresionantă defilare aeriană pedeasupra navelor la care au luat parte circa 100 de aparate.

Pe timpul nopţei toate navele au fost frumos pavoazate electric. De pe navele engleze s'a executat în acest timp magnifice jocuri de artificii şi de proectoare.

A fost o feerie de lumini care rar se poate vedea şi care cu greu s'ar putea descrie.

Aşa s'a sfârşit Marea Revistă Navală dela Spithead.

Evocând acum evenimenteie trăite, par'că nu ne vine a crede că am avut norocul să fim martori a atâtor minunăţii şi lucruri interesante la care am asistat şi am luat parte, fiind în acelaşi timp o piesă în acest mare decor naval.

Pe timpul desfăşurărei Revistei s'au aflat la bordul navei noastre circa 70 de invitaţi români şi englezi printre cari notăm pe:

— Lordul *Seamers Of. Elaston Castle Herefordshire.*

— D-l *Wickham Steed,* D-l *Seton Watson* şi D-na, D-l *Iulius Flaishman* (mare industriaş) şi D-na; D-l Profesor Universitar *Gerthwolt;* D-na şi D-ra *Grigorcea* (soţia şi fiica Ministrului nostru la Londra); Principesa *Kalimaki;* Principesa *Eileen Ghica* (vara ducelui de Norfolk), Principesa *Bălaşa Cantacuzino;* D-l *Brutus Coste* (Secretarul Legaţiei Române dela Londra) şi D-na *Valentina Argetoianu.*

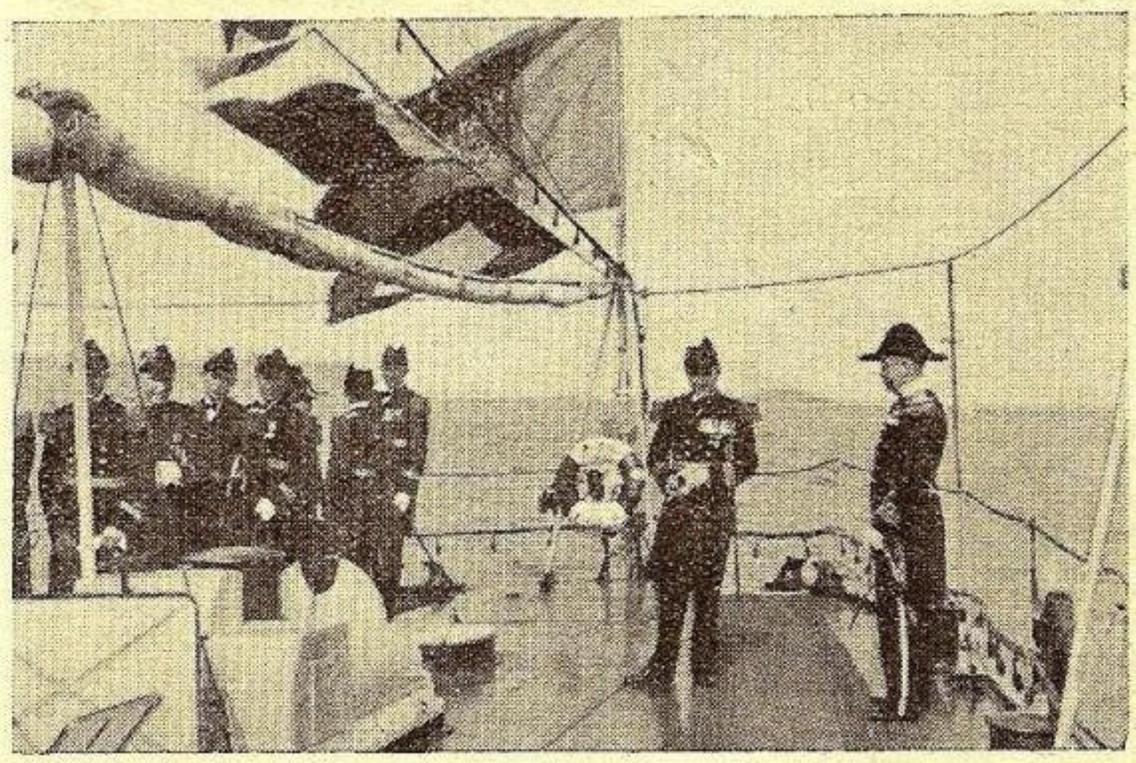
VIZITA MĂRIEI SALE MIHAI LA BORDUL NAVEI NOASTRE, LA SPITHEAD.

După trecerea în revistă a M. S. Regelui George VI al Angliei, Măria Sa Mihai Marele Voevod de Alba Iulia a venit la bordul navei noastre însoţit de D-nii Miniştri Irimescu şi Grigorcea şi de D-l C-dor Adj. Fundăţeanu, fiind primit cu onorurile regulamentare.

După ce a trecut în revistă ofiţerii şi echipajul navei M. S. s'a întreţinut cu D-l C'Amiral Schmidt, cu Comandantul navei şi cu persoanele marcante dintre invitaţii cari se aflau la bord, după care a semnat în registrul istoric şi apoi a părăsit nava ducându-se la nava Stratmore.

Presa engleză a scris mult despre Revista dela Spithead. Intre altele, ziarele s'au ocupat în special de prezenţa navelor străine la revistă.

Prezenţa navei noastre a fost în deosebit remarcată şi despre noi s'a scris în termeni foarte măgulitori, lucru care ne-a umplut de bucurie şi a fost o satisfacţie pentru munca pe care am depus-o ca să ne prezentăm în condiţiuni ireproşabile din toate punctele de vedere.



Stat Majorul distrugătorului în aşteptarea trecerei yachtului regal.

Spicuim câteva pasagii din ziarele engleze:

Ziarul „Star" din 21 Mai a scris:

„După revistă",

„După Revistă, invitaţii (este vorba de invitaţii cari au asistat de pe nave la Revistă — nota noatră) vorbesc despre minunata ospitalitate a navelor de război şi în special a navelor străine.

„Fiecare navă străină, a avut la bord un număr de invitaţi englezi şi toate s'au întrecut a arăta cea mai frumoasă ospitalitate.

„Distrugătorul românesc *Regina Maria,* prima navă a ţării sale care a trecut la West de Gibraltar, şi-a întreţinut invitaţii săi în mod cât se poate de încântător, dela ţuica de Marea Neagră şi până la şampanie, iar după amiază cu un ceai indian care a fost tot aşa de delicios.

Tot acelaş ziar în alt loc a scris:

„Regina Maria" este o navă remarcabilă. Ea are coca italiană, maşinile englezeşti şi tunurile suedeze; deasemenea are Fire Director (instalaţie de conducerea tirului centralizat — nota noastră).

„Comandantul său spune că ea poate să ia 38 noduri".

Deasemeni în revista *„Coronation Review"* am găsit:

„România a trimis la Spithead marele distrugător *Regina Maria* de 1900 tone care are o viteză de 34 noduri.

„Construită după planurile bine cunoscutei firme engleze Thornycroft din Southampton, ea poartă 5 tunuri de 120 m.m. ca armament principal, plus şase tuburi lans-torpile.

„A fost lansată în 1928".

Ziarele engleze s'au ocupat şi de prezenţa Măriei Sale Mihai Marele Voevod de Alba Iulia la Revista Navală.

Ziarul *„Star"* a scris în această privinţă următoarele:

„Prinţul moştenitor Mihai a luat parte azi după amiază la Revista Navală.

„El a fost încântat între altele de faptul că la bordul Regina Maria a fost salutat de un cercetaş român care locueşte la Londra".

(Ziarul s'a referit la faptul că M. S. a fost salutat la bordul navei noastre de un cercetaş fiul unui român invitat).

Acelaş ziar a redat şi fotografia Măriei Sale cu indicaţia:

„Prinţul moştenitor Mihai, care a reprezentat pe tatăl său Regele Carol al României la Incoronare, părăseşte azi Victorios pentru Bucureşti".

MESAGIU NAVAL DELA M. S. REGELE

In ziua de 21 M. S. Regele Angliei a lansat către toate navele participante la Revista Navală, următorul mesagiu:

„A fost pentru mine o mare fericire de a mă întoarce pentru un scurt timp la vechea mea viaţă de marinar şi la serviciul în care mi-am petrecut cei mai frumoşi ani din viaţă. Tot ce am văzut în aceste 2 zile, mi-au arătat că tradiţiile de eficacitate şi tărie pe care noi le îndrăgim cu atâta ardoare au fost la înălţime".

„Aduc tuturor gradelor şi gradaţilor din Marina Regală caldele mele mulţumiri".

„Tot aşa de fericit am fost văzând Marina Comercială şi navele de război străine la Revistă".

„Sper că oaspeţii noştri vor duce cu ei cele mai frumoase amintiri despre timpul petrecut cu noi.

„Regina şi cu Mine, facem tuturor marinarilor cele mai frumoase urări.

„Mă gândesc cu plăcere la vizita pe care sper să o mai fac în viitor".

Semnat, *George R. I.*

Participarea noastră la Revista navală dela Spithead a fost cel mai bun mijloc de a ne face Ţara şi Marina noastră în mod demn cunoscute în toată lumea.

Importanţa acestui fapt se desprinde mai ales din următoarea scrisoare care s'a primit după Revistă, din partea D-lui Ministru al Aerului şi Marinei.

Londra, 21 Mai 1937.

Domnule Amiral,

„Nu mă pot despărţi de Domnia Voastră, Comandantul, Ofiţerii şi Marinarii N. M. S. Regina Maria, fără a vă împărtăşi momentul de adâncă emoţiune şi patriotică înălţare ce am resimţit când am văzut fâlfâind tricolorul Românesc alături de celelalte naţiuni, la Revista Navală din 20 Mai la Spithad.

Cred a fi fost în unitate de simţire cu toţi Marinarii Români, când am expediat M. S. Regelui următoarea telegramă:

Majestăţii Sale Regelui

Bucureşti

„In momentul când Măria Sa Marele Voevod a înscris la Marea Revistă Navală dela Spithead, pe bordul Distrugătorului *Regina Maria,* o pagină de aur în istoria Marinei noastre, Marinarii Majestăţei Voastre îşi îndreptă cu sufletele înălţate gândul spre Inaltul lor Comandant, care i-a îndreptat din nou spre largul mărilor şi oceanelor, strigând: Să trăiţi Majestate.

Ministrul Aerului şi Marinei, (ss) *Irimescu.*

„Vă mulţumesc în mod deosebit şi vă exprim satisfacţia mea, D-Voastră, Comandantului, Ofiţerilor şi Marinarilor N. M. S. Regina Maria pentru modul cum v'aţi prezentat şi aţi ştiut să cinstiţi Ţara şi numele de Român.

RADU IRIMESCU

In ziua de 21 şi 22 Mai navele cari au luat parte la Revistă au început să plece, cele străine spre ţările respective, cele engleze spre bazele de reşedinţă.

MARŞUL SPITHEAD - SOUTHAMPTON

In vederea executării marşului de înapoiere în ţară urma să ne reaprovizionăm în prealabil cu combustibil, apă, etc. Cum la Portsmouth acest lucru nu era posibil a trebuit să mergem dela Spithead la Southampton (port în apropierea Portsmouth-ului) în vederea acestui scop.

Dela Spithead am plecat în ziua de 22 Mai către orele 13 şi am ajuns la Southampton după circa o oră şi jumătate.

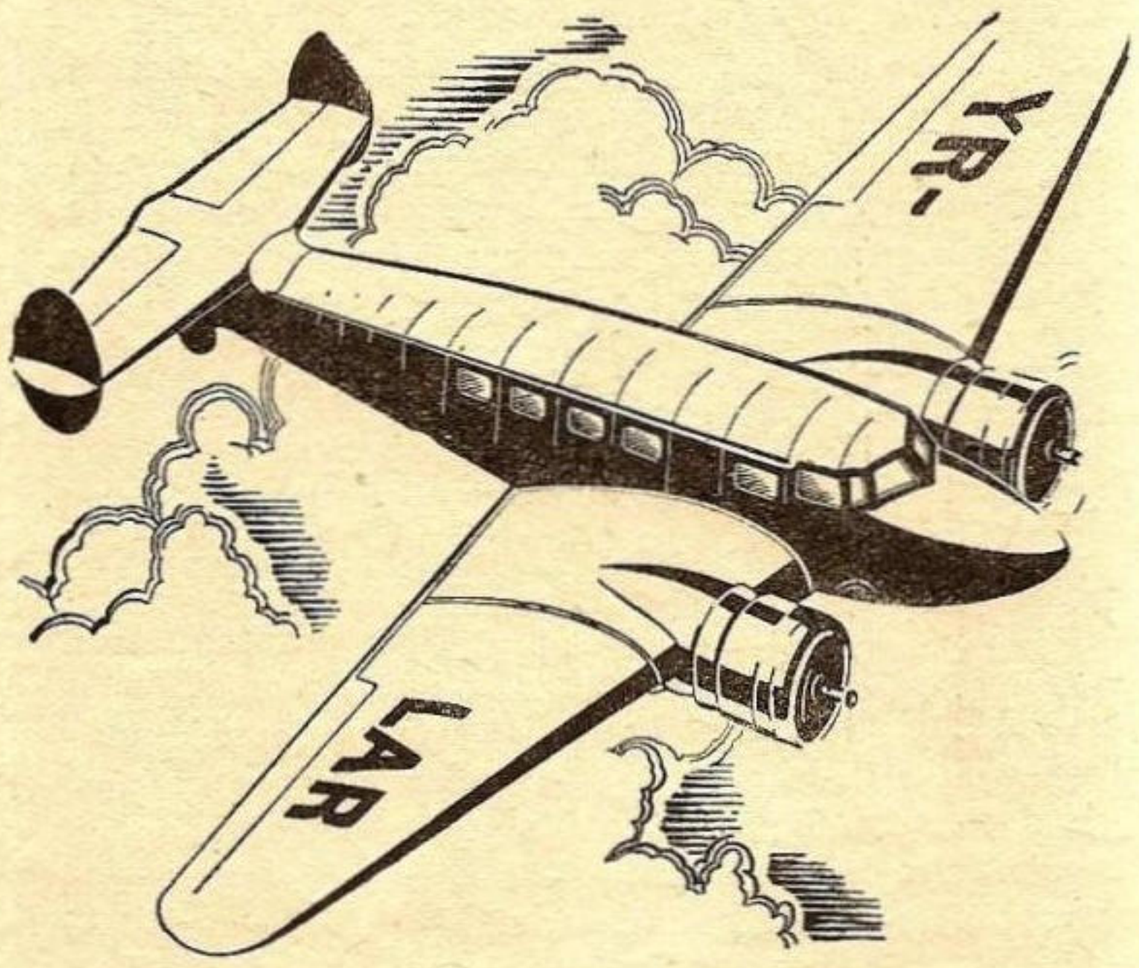
La Southampton nefiind autorităţi militare şi navale importante, vizite protocolare s'au schimbat doar cu Primarul din Southampton şi cu Directorul Docurilor.

La Southampton am stat dela 22 Mai până la 26 Mai în care timp s'au făcut aprovizionamentele necesare marşului de înapoiere şi unele lucrări de revizuire a aparatelor bordului în vederea lungului marş spre ţară pe care urmam să-l facem.

In acest interval de timp D-l C'Amiral Schmidt, Comandantul navei şi D-l Comandor Dumitrescu Gh., Ataşatul nostru naval dela Londra (care dela Hâvre şi până la plecarea din Southampton a fost tot timpul cu noi) au mers la Londra la Legaţia Română unde a avut loc o a doua recepţie în ziua de 26 Mai.

Terminând relatarea faptelor decurse până la plecarea dela Southampton, credem că este cazul să amintim activitatea neobosită a D-lui Comandor Dumitrescu Gh., Ataşatul naval dela Londra în legătură cu prezentarea navei noastre la Revista dela Spithead, contribuind astfel într'o largă măsură în sfera D-sale de activitate la reuşita acestei ireproşabile prezentări pe care am reuşit s'o realizăm.

(Va urma)



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI

ÎNTR'O ORĂ — LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.

ÎN 2 ORE — LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.

ÎN 5 ORE — LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radioului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

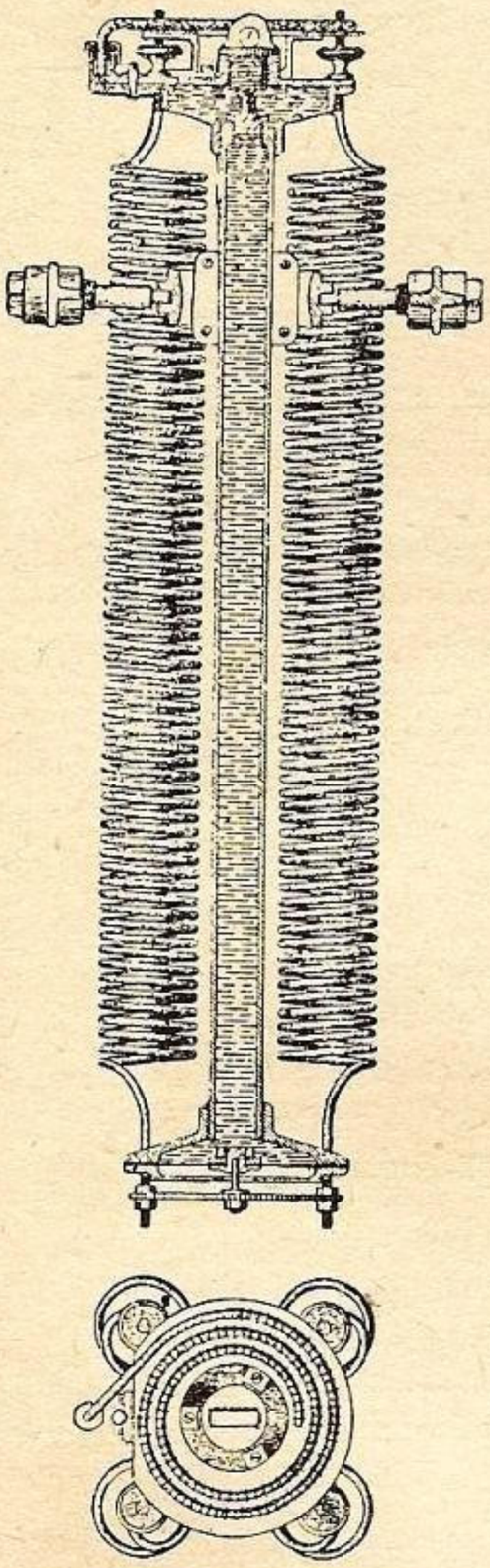
MASURAREA ADANCIMEI MARILOR

DACĂ ne-am imagina pământul ca o sferă omogenă şi am considera un corp situat pe suprafaţa sa, el va fi supus unei acţiuni verticale proporţională cu densitatea pământului. Presupunând că putem tăia şi înlătura o calotă sferică din globul terestru, limitată de un plan perpendicular cu verticala punctului considerat, fără ca poziţia corpului mai sus amintit să se schimbe, atracţiunea se va micşora.

Plecând dela aceste consideraţiuni, savantul fizician Siemens imaginează un aparat cu care să înlocuiască sonda în măsurarea adâncimilor mari din oceane. Astfel ia fiinţă bathometrul bazat pe faptul că atracţiunea totală a pământului măsurată la suprafaţă, este suma tuturor atracţiunilor exercitate de către toate părţile sale şi că atracţiunea fiecărei părţi variază direct cu densitatea şi invers cu pătratul distanţei dela locul considerat. Cunoscând pe R = raza terestră şi h = înălţimea calotei sferice înlăturate, putem constata uşor, evaluând forţele, valoarea micşorării atracţiunii.

Măsurând deci variaţiunile atracţiunii, avem posibilitatea de a deduce pe h. — Acelaş lucru se va produce dacă vom înlocui calota sferică înlăturată cu un alt corp cu o densitate mai mică, cum ar fi de exemplu apa marină. Aceasta având o densitate medie de 1.026 va produce şi ea o atracţiţune, însă mai mică decât dacă ar fi o calotă de densitate normală (5,4 în mediu). In felul acesta deci se poate măsura h; este bine însă, pentru mai multă siguranţă, când se pune la punct aparatul, să se facă măsurători comparative cu sondajele directe.

Bathometrul e alcătuit dintr'un tub de oţel vertical care conţine o coloană de mercur (ştim că greutatea ei variază cu valoarea atracţiunii terestre din punctul unde se găseşte). — Tubul e închis la partea sa inferioară cu o placă flexibilă de oţel pe care se exercită presiunea mercurială. Partea centrală a plăcii e în legătură printr'un sistem de pârghii cu 4 arcuri susţinând-o. (A se vedea figura alăturată). De îndată ce atracţiunea se măreşte, greutatea mercurului se va mări; partea centrală a plăcii flexibile în acest caz se coboară întinzând resorturile. Un efect contrar se va produce când atracţiunea se va micşora. Partea superioară a tubului e închisă cu un dop prin care pătrunde un tub fin de cristal ce comunică cu coloana de mercur. Acest tub, care şi el e în parte plin cu mercur e răsucit la partea superioară a aparatului, în spirală şi se deschide liber în atmosferă. Ne putem uşor închipui că extremitatea coloanei de mercur din acest tub, se va deplasa într'un sens sau altul, după cum placa flexibilă, pe care se sprijină coloana de mercur se va ridica sau coborî; astfel deplasările coloanei din tubul de cristal, vor fi în legătură cu variaţiunile atracţiunii.



Bathometrul lui Siemens

Intreg aparatul e suspendat à la Cardan, iar variaţiunile presiunii atmosferice nu au nici o influenţă deoarece presiunea se exercită pe ambele capete ale coloanei.

Indicaţiunile bathometrului au fost comparate cu măsurătorile directe făcute cu aparatul „William Thomson" şi s'a găsit o concordanţă perfectă; prezintă totuşi un inconvenient în măsurarea adâncimilor mici deoarece bathometrul ne dă adâncimea medie a unei anumite suprafeţe, pe când sonda ne dă adâncimea imediată sub vas.

In orice caz, marinarilor acest instrument le poate aduce servicii mari, în special pe timp rău (ceaţă), deoare ce le permite în fiecare moment să aibă adâncimea. Se poate să servească de asemeneea cu multă precizie la determinarea poziţiei vasului şi în fine chiar la măsurarea altitudinilor deasupra mării, mai ales că indicaţiunile nu sunt influenţate de variaţiunea presiunii atmosferice.

RADU CIOCÂRDEL

La centrala „LIGEI NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele cărţi:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O Corabie Românească de J. Bart . . . . . „ 35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu . . . . . „ 120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. . „ 35
Marea de Ciocârdel Radu. . . . . „ 60
Cartea Apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart. . . . . „ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu . . . . . „ 50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru . „ 30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120

Ziua marinei şi ziua apelor

BALCIC.

De ziua Marinei la 15 August, în portul Balcic portul a fost frumos decorat, la noul dig s'a făcut o tribună cu scaune iar pe dig în toată lungimea s'au aranjat bănci.

Serbarea a început la ora 18 cu serviciul Religios oficiat de un sobor de preoţi — s'a aruncat ancora cu flori pentru eroii marinei — Căpitanul Portului a rostit o cuvântare ocazională, după care a început programul compus din concursuri de înnot fond şi viteza D-ne şi D-ni cu premii în bani şi cărţi. Concurs de bărci cu una şi două rame cu premii în bani.

Sărituri, Scondru miraculos, Schii pe apă, O nuntă pe apă, etc.

Serbarea a urmat la Cazinoul Comunal la ora 22 unde a fost o serată veneţiană, la care s'a ales Regina Mărei.

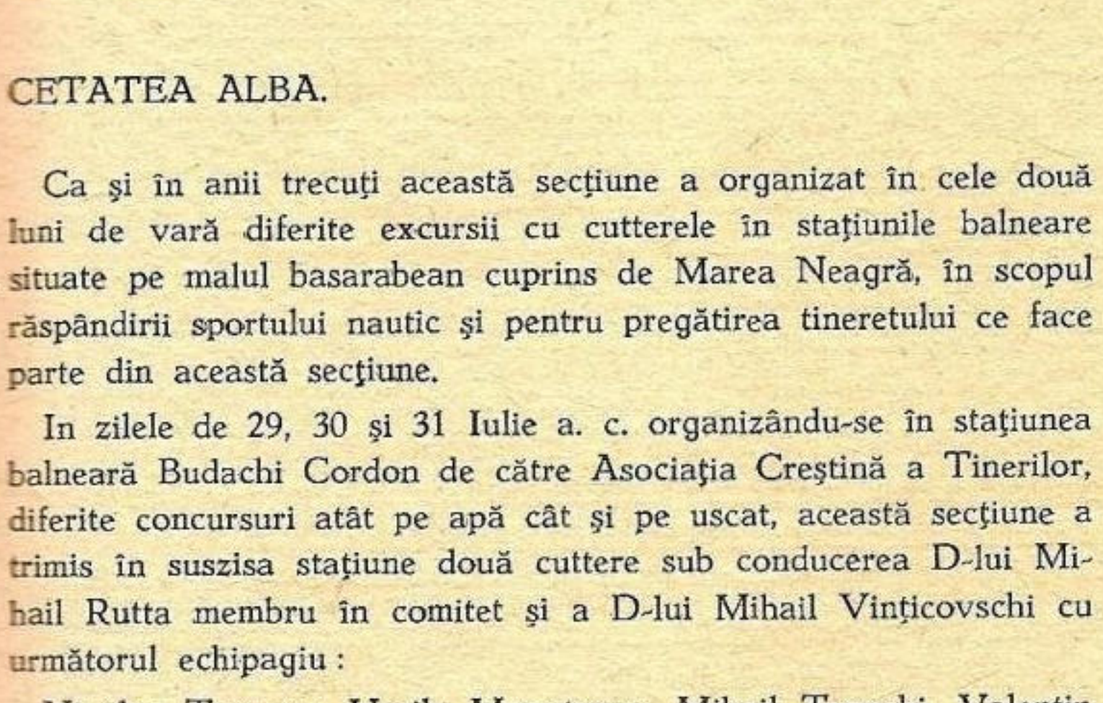
Au participat toate autorităţile din localitate în frunte cu D-l Georges Fotino Deputat, Primarul Oraşului şi o parte din public — majoritatea au fost spectatori pe Mare privind din bărci serbarea, această majoritate nu a bine voit să-şi dea cât de puţin obolul cu toate că prin afişe şi invitaţiuni li sa arătat scopul acestor serbări.

CETATEA ALBA.

Ca şi în anii trecuţi această secţiune a organizat în cele două luni de vară diferite excursii cu cutterele în staţiunile balneare situate pe malul basarabean cuprins de Marea Neagră, în scopul răspândirii sportului nautic şi pentru pregătirea tineretului ce face parte din această secţiune.

In zilele de 29, 30 şi 31 Iulie a. c. organizându-se în staţiunea balneară Budachi Cordon de către Asociaţia Creştină a Tinerilor, diferite concursuri atât pe apă cât şi pe uscat, această secţiune a trimis în suszisa staţiune două cuttere sub conducerea D-lui Mihail Rutta membru în comitet şi a D-lui Mihail Vinţicovschi cu următorul echipagiu :

Nicolae Turcanu, Vasile Maxutenco, Mihail Tunschi, Valentin Grişcov, Arcadie Coev, Ion Doncenco, Victor Hlopov, Iurie Dimitriev, Drăghici Igor, Bălan Ion, Prohorov Boris, Harmsen Alexi, Orban Paul şi Hlopov Alexandru.

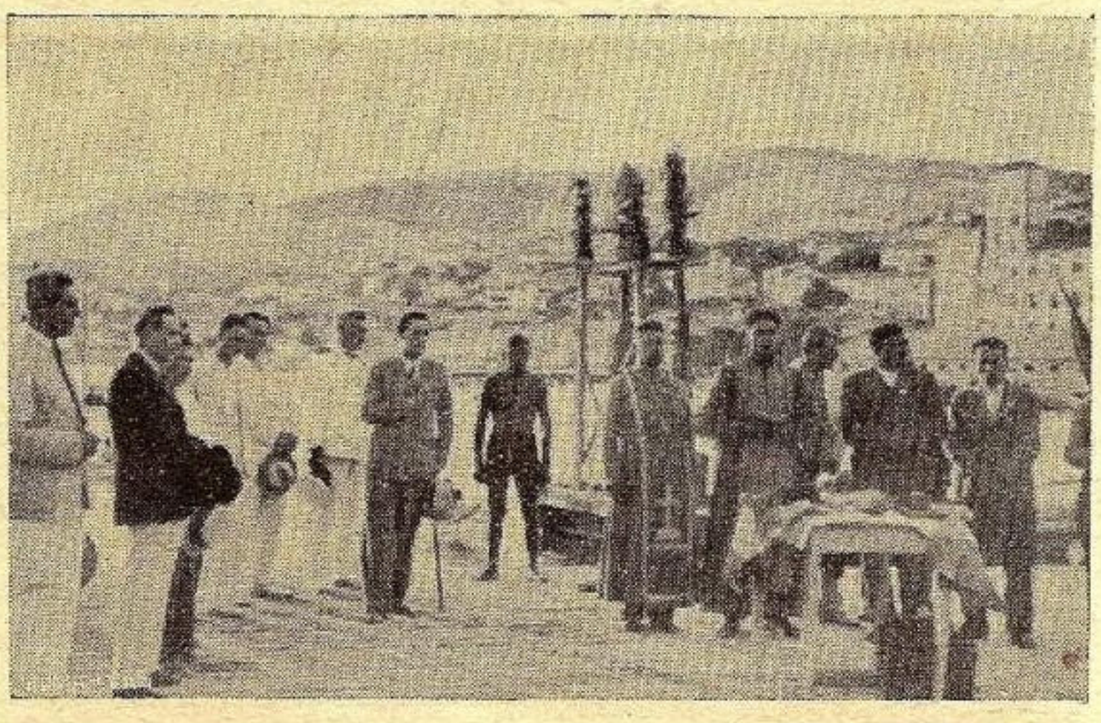


Balcic : Tribuna cu oficialităţile şi participanţii.

Cutterele au plecat din portul Cetatea Albă, în ziua de 28 Iulie a. c., orele 16 p. m. şi au ajuns la Budachi Cordon în seara aceleiaşi zile la orele 24 noaptea, iar în zilele următoare luând parte la concursuri au obţinut individual 16 premii premiul I, 15 premii; premiul II şi 8 premii premiul 3. — din partea Ligei pentru Doamne mai concurând şi D-ra Eugenia Musinov membră în Ligă.

Pe echipe Liga Navală a obţinut premiul I canotaj seniori şi juniori, Wolley-ball premiul I seniori şi juniori.

La aceste concursuri au luat parte următoarele echipe : echipa Ligei Navale Române, Societatea Inter-Sport Bucureşti, Asociaţia Tinerilor Creştini, şi amatorii din staţiunea Budachi Cordon, iar premilitarii au concurat numai la proba individuală.



Balcic : Serviciul divin.

Din 78 premii oferite pentru 5 echipe, echipa L. N. R. a obţinut 43 premii.

In ziua de 1 August a. c. Cutterul *„Meduana"* proprietatea D-lui Leonid Maximov condus de proprietar având ca echipagiu pe D-nii Anton Polişciuc şi Maximov Alexandru a plecat într'o lungă croazieră pe Marea Neagră şi Dunăre, oprindu-se la Bugaz, Sergheeşti Băi, Budachi Cordon, Burnaz, Vâlcov, Chilia-Veche, Chilia Nouă şi Ismail, înapoindu-se la Cetatea Albă, pe ziua de 15 August a. c.

Această croazieră este o performanţă nouă a acestei secţiuni, întrucât cutterul Meduana a străbătut distanţa Vâlcov-Ismail contra curentului apei, ajutată numai de vele, lucru care este foarte greu, deoarece curentul Dunării este de o forţă foarte mare din care cauză majoritatea amatorilor se feresc de a face călătorii în aceste condiţiuni. Ziua Marinei a fost sărbătorită într'un cadru solemn în portul dela Liman a secţiunii noastre, învestmântat cu o mulţime de fanioane şi drapele ce au înflorit frumos portul nostru şi i-au dat o notă de fermecătoare bucurie.

La ora 11 a. m. s'a oficiat un serviciu divin de un sobor de preoţi în frunte cu părintele protopop Hrisan Fotescu, răspunsurile fiind date de corul bisericii Catedrale, pomenind pe toţi eroii pieriţi în valuri în timpul marelui război. Au asitat la această solemnitate D-l Gr. Berescu Prefectul judeţului şi D-l Locot. Col.

Teodorescu comand. Garnizoanei cu corpul ofiţeresc şi un numeros public.

In timpul serviciului divin, o coroană de flori în formă de ancoră, transportată pe o şalupă în largul Limanului a fost scufundată în semn de pios omagiu pentru sufletele marinarilor eroi dispăruţi. La terminarea serviciului religios părintele protopop H. Fotescu, a ţinut o frumoasă cuvântare relevând însemnătatea zilei.

Apoi s'a păşit la desfăşurarea programului sportiv nautic constând din regatte şi concurs de canotaj în care scop s'a constituit o comisiune compusă din D-l Căpitan Ochisor A., N. Tane Director Şcoala Normală, M. Rutta, Diriginte Telefoane şi A. Ivanov.

Regatte: Pe un traseu de circa 6 Klm în formă de triunghiu marcat de trei geamanduri-fanioane colorate au alergat patru cuttere: „Nutzi" proprietatea D-lui Fl. Soiu, — „Naiada" şi „Nimpha" proprietatea L. N. R. şi „Atlantida" proprietatea D-lui Cerninschi T. — Startul s'a dat prin împuşcătură de pe şalupă pe care s'a îmbarcat comisiunea.

Rezultatul acestei frumoase şi nobile întreceri a velierelor este următorul:

1. Cutterul „Naiada" condus de D-l Pavel Rutta în 25 minute
2. Cutterul „Nutzi" condus de D-l Florin Soiu în 25 m. şi 30 sec.
3. Cutterul „Nimpha" condus de D-l A. Mărchitan" 26 minute.
4. Cutterul „Atlantida" condus de D-l V. Rogojinschi în 27 minute.

Canotaj. — distanţă 500 metri, categorie bărci militare, 4+1 înregistrând următoarele rezultate:

Echipa L. N. R. seniori: D-nii P. Rutta, M. Tunschi, A. Ciombulov, V. Crişcov şi M. Vinţicovschi, — timpul 5 min. 45 sec.

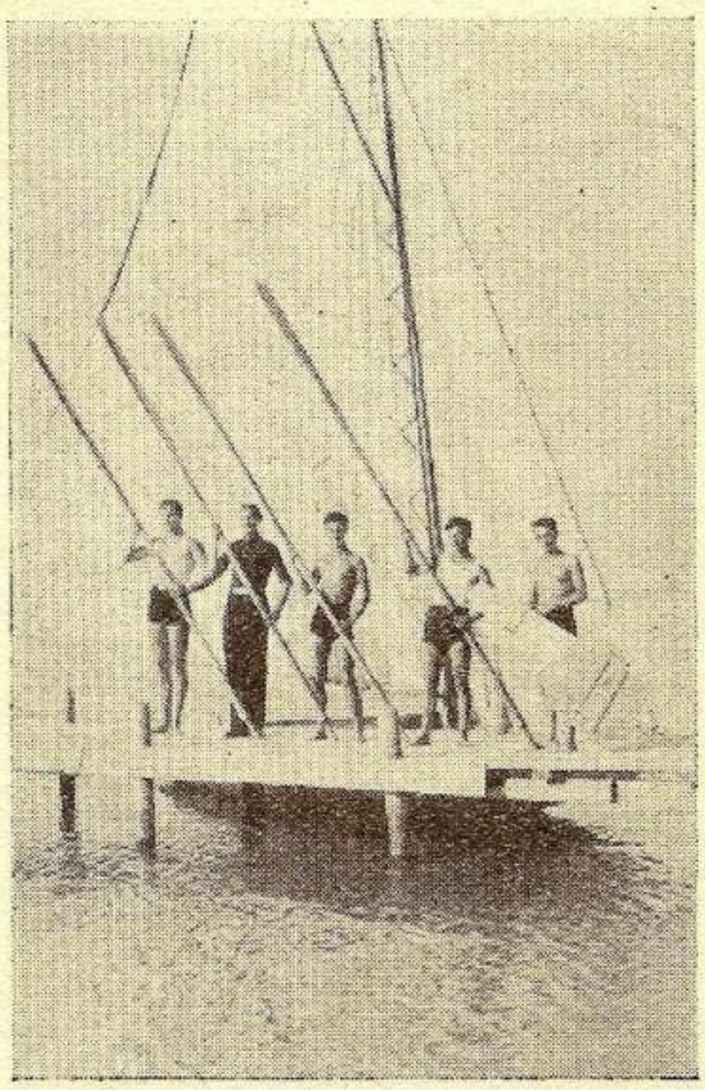
Echipa Marinei Regale, condusă de D-l Maestru Marchitan, timpul 6 min. şi 5 sec.

Echipa L. N. R. juniori: D-nii Mircev D., Coev A., Mironescu G., Hlopov V. şi Bălan I. timpul 6 min. 44 sec.

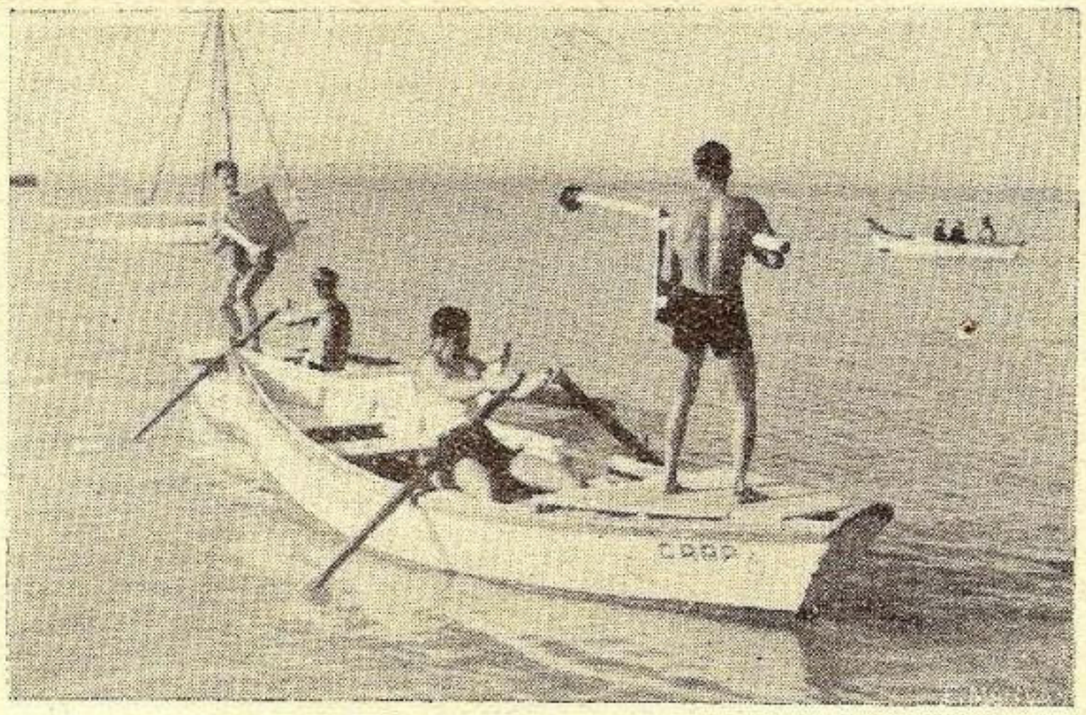
Premiul I la câştigat echipa L. N. R. seniori pentru cea mai bună performanţă.

In tot timpul festivităţilor muzica militară a Regim. 35 infant. a delectat publicul, iar în după amiaza zilei ambarcaţiunile L. N. R. şi ale membrilor au fost puse la dispoziţia publicului pentru plimbări.

Tot în această zi s'a organizat în localitate o chetă prin vin-



Cetatea Albă: Echipa de canotaj a L. N. R.



Cetatea Albă: Lupta cu suliţele.

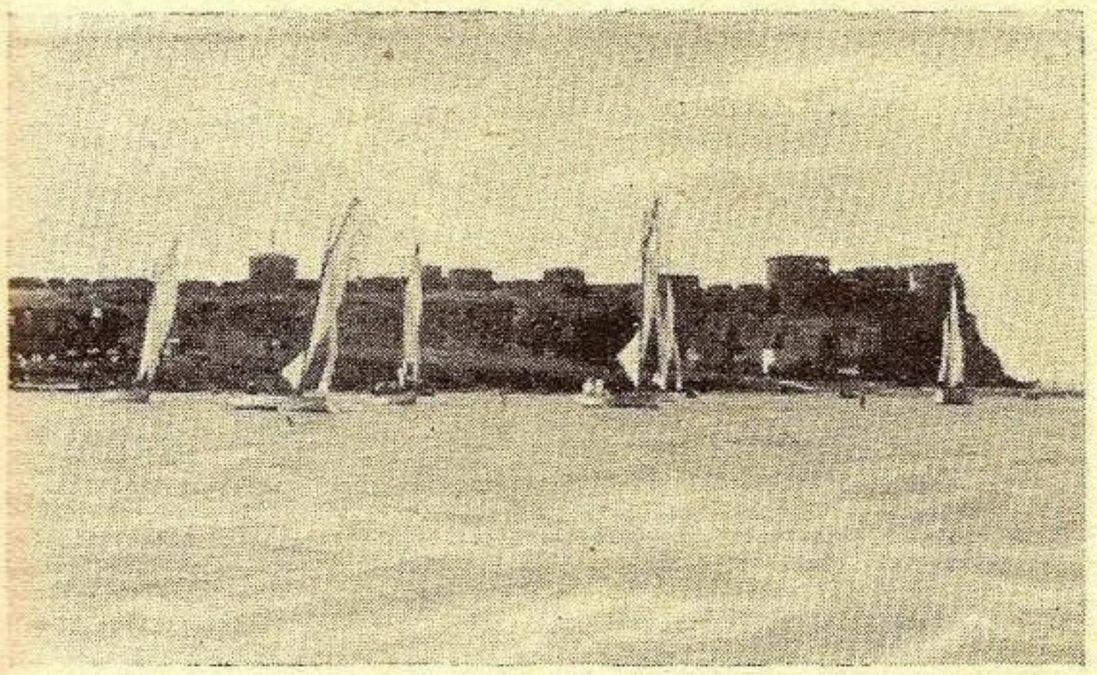
derea de cocarde trimise de Centrală, strângându-se suma de lei 1705.

In ziua de 16 August a. c. fiind din nou invitaţi de aceiaşi Asociaţie A. C. T. tinerii membri ai acestei secţiuni de a lua parte la noui concursuri organizate pentru zilele de 20, 21 şi 22 August a. c. cu următorul cuprins: „Asociaţia Creştină a Tinerilor. — Budachi Cordon. — Domnule Preşedinte, Tabăra din Budachi Cordon a Asociaţiei Creştine a Tinerilor ţine să vă mulţumească prin mine pentru frumosul aport adus concursurilor noastre din luna Iulie de către tinerii D-vs atleţi şi atlete, cărora suntem mândri să le putem transmite prin buna voinţă D-vs călduroase şi camaradereşti felicitări pentru rezultatele dobândite şi pentru atitiudinea sportivă de care au dat dovadă. E deasemenea pentru noi, o deosebită cinste să vă rugăm ca să acordaţi atleţilor D-vs, ocazia de a se afirma şi în concursurile lunei August 20, 21 şi 22 cor., care vor conta drept criteriu final al sezonului 1937. Alăturat vă trimitem lista probelor, rugându-vă să atrageţi atenţia atleţilor D-vs că înscrierile la fiecare probă se fac cel mai târziu până în seara de ajun a probei respective. Deasemenea vom fi recunoscători dacă aţi numi diintre concurenţi sau din afara lor un delegat care să reprezinte interesele societăţii D-vs şi să înainteze din timp tablouri cu toţi concurenţii L. N. R. repartizaţi pe probe. Mulţumindu-vă încă odată pentru felul în care D-vs aţi înţeles să încurajaţi manifestările tineretului, că rugăm să primiţi Domnule Preşedinte, salutul nostru străjeresc.

Sănătate! Directorul Taberei Profesor (ss) Gh. Stănculescu. — S'a format echipagiile necesare din următorii membrii: Mihail Vinţicovschi, Sublt. Belicovici Victor, Maxutenco Vasile, Balas Ion, Turcanu Nicolae, Grigşcov Valentin, Vostruhov Sergiu, Doncenco Ion, Prohorov Boris, Dimitriev Iurie, Hlopov Victtor Hlopov Alexandru, Harmsen Alexei, Bălan Ion, Rogojinschi Victor, Gumenăi Dumitru, Puşcariov Victor, Alexeev Eugen, Ermacov Alexei şi Astrindis Gh. cari sub conducerea D-lui Const. Ungureanu secretarul secţiei, au fost îmbarcaţi pe cutterele „Meduana" şi „Zefirul" şi au părăsit portul L. N. R. în dimineaţa zilei de 19 August a. c., ajungând la Bugaz la orele 11 a. m. şi vântul bătând din direcţia sud-vest, cutterele au stat ancorate în portul Bugaz până la orele 16,1/2 p. m. Vântul începând să slăbească s'au ridicat pânzele şi cutterele au continuat călătoria mai departe ajungând la Budachi Cordon noaptea la orele 12 1/2.

Deşi numărul tinerilor cari formau echipagiile L. N. R. era foarte redus la concursuri faţă de ceilalţi concurenţi totuşi au obţinut apreciabile performanţe la aceste concursuri atât individual cât şi pe echipage, — individual au obţinut: 17 premii premiul I, — 16 premii premiul II, — şi 7 premii premiul III, obţinând astfel 40 premii din 90 oferite.

Din partea Ligei Navale au concurat D-rele Nadea Cujmir Alla Fainberg şi Irma Hobacher, şi următorii tineri: Sergiu Vostruhov, Vasile Maxutenco, Mlopov Victor, Hlopov Alexandru, Harmsen Alexei, Dimitriev Iurie, Bălan Ion, Rogojinschi Victor



Cetatea Albă: Regatele cutterelor.

Gumenăi Dumitru, Astrinidis Gh. Ermacov Al. Prohorov Boris, Grişcov Valentin şi Doncenco Ion, iar pe echipagii au fost: *Canotaj seniori:* Vinţicovschi Mihail, Sub. lt. Belicovici Victor, Turcanu Nicolae, Balas Ion, Grişcov Valentin, Maxutenco Vasile Astrinidis Gh. — *Canotaj juniori:* Harmsen Alexei, Bălan Ion, Dimitriev Iurie, Alexeev Eug.., Prohorov B., Rogojinschi V. şi Ermacov Al. — *Ştafetă combinată:* alergări 800 metri Dimitriev Iurie, *coborîre* faleză şi alergare 150 metri pe mal Hlopov Vic. *Canotaj 500 metri:* Belicovici V. Balas I, Turcanu N., Vinţincovschi M., cirmaci Bălan I. — *înotător 250 metri:* Doncenco Ion, *escaladare şi alergare faleză 300 metri:* Astrinidis Gh. *alergare 60 m.* tir 10 cartuşe iarăşi alergare 60 m. Maxutenco V., finisch 600 metri Grişcov Valentin. Wolley-bal: Harmsen Alexei, Bălan Ion, Dimitriev Iurie. Grişcov Valent. Prohorov Boris şi Astrinidis Gh.

Pe echipe, echipa Ligei Navale a obţinut premiul I canotaj seniori 2000 metri; de remarcat că la această probă a concurat numai echipa Ligei Navale şi echipa Marinarilor militari din Brăila detaşaţi la sanatoriul Grănicerilor din Budachi Cordon, — juniori 1000 metri, — ştafetă combinată şi Wolley-ball, — totalizându-se punctajul dintre cele trei echipe: A. C. T. — Inter-sport. — şi L. N. R. echipa Ligei Navale a obţinut 153 puncte iar celelalte 2 echipe au obţinut împreună 127 puncte.

D-na Lidia Zlatova Profesoară la Liceul de Fete din Cetatea Albă şi membră în această Ligă, pentru performanţa obţinută de echipa noastră, a donat suma de 500 lei cu care s'a cumpărat de către Comisiunea instituită pentru decernarea premiilor un ceas.

Seara după distribuirea premiilor s'a organizat o masă camaraderească luând parte concurentele şi concurenţii ce au format echipa Ligei Navale, având ca invitaţţi pe D-na Lidia Zlatov şi alţi membri ai Ligei Navale aflaţi în staţiune, unde s'a petrecut până la orele 24 din noapte, după care apoi s'a început pregătirea pentru ambarcarea echipagiilor, iar la orele 1 şi 10 m. din noapte s'au ridicat velele şi cutterele au părăsit Cordonul spre Cetatea Albă, — toată noaptea am parcurs-o până la Bugaz, navigând numai în larg din cauza hulei. La ora 3 noaptea s'a ridicat o ceaţă foarte deasă din care cauză am fost nevoiţi să ne apropiem de mal spre a ne putea orienta şi a menţine direcţia după sgomotul valurilor. Am ajuns la Bugaz la orele 7 dimineaţa unde am acostat o oră iar apoi am continuat drumul mai departe ajungând la Cetatea Albă, la orele 11 dimineaţa fără nici un inconvenient.

In apropiere de Cetatea Albă, ne-au eşit în întâmpinare cutterele *Naiada* şi *Atlantida,* cum şi baleniera Străjerilor Marinari, cari ne-au condus până în port, iar când am ajuns aci am fost primiţi în aplaude de către públicul ce se află la plajă.

De felul cum s'au comportat tinerii L. N. R. la aceste concursuri se poate deduce din adresa No. 76 din 29.8.1937 a Asociaţiei Creştine a Tinerilor Tabăra Budachi Cordon adresată acestei secţiuni:

Domnule Preşedinte, E pentru noi, o rară cinste de a vă putea aduce-pentru a doua oară în acest sezon-mulţumiri depline pentru frumosul aport pe care atleţii D-vs l'au adus concursurilor sportive organizate de Tabăra noastră în zilele de 20, 21 şi 22 Augûst.

Zelul cu care s'au grăbit să se prezinte la aceste concursuri, — în ciuda piedicilor ivite pe drum — performanţele apreciabile obţinute la toate probele întâlnirilor şi frumoasa atitudine sportivă pe care au manifestat-o în tot timpul concursurilor, ne îndreptăţesc să vedem în atleţii L. N. R. reale exemple de tenacitate, de clasă sportivă şi de disciplină.

Liga Navală Română a fost din nou demn reprezentată şi ne simţim obligaţi să vă rugăm să transmiteţi din nou tinerilor D-vs concurenţi camaradereştile şi călduroasele noastre felicitări.

Sănătate! Directorul Taberei,
Profesor, (ss) GH STĂNCIULESCU.

Cu ocazia închiderei sezonului de vară secţia noastră a organizat şi de data această ca şi în anul trecut, în ziua de 5 Septembrie a. c. mari serbări nautice pe Liman după următorul program:

1. *Innot 100 metri* au obţinut premiul I Grişcov Valentin, pr. II Grinşpun Haim şi Andrianov Vasile premiul III.

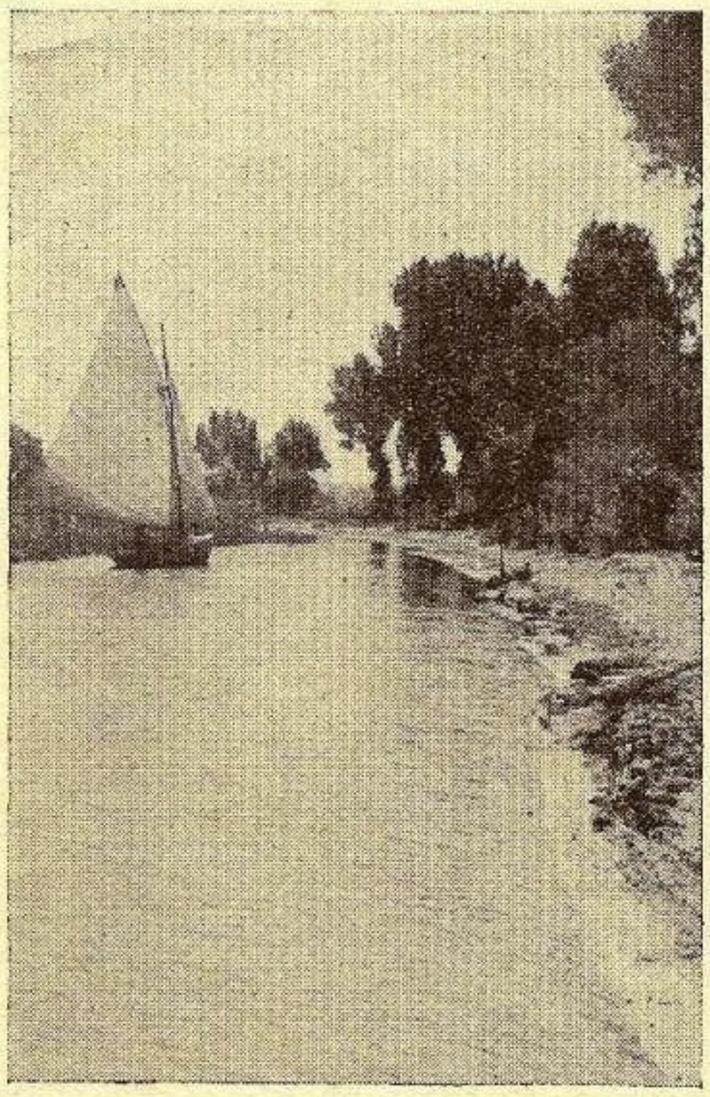
2. *Lupta cu sulița pe apă* a luat premiul 1 străj. Stoicov Nicolae.

3. *Aquaplan* D-l Balas Ion care a avut o ţinută foarte elegantă, stând liber pe aquaplan şi al doilea D-l Maxutenco Vasile.

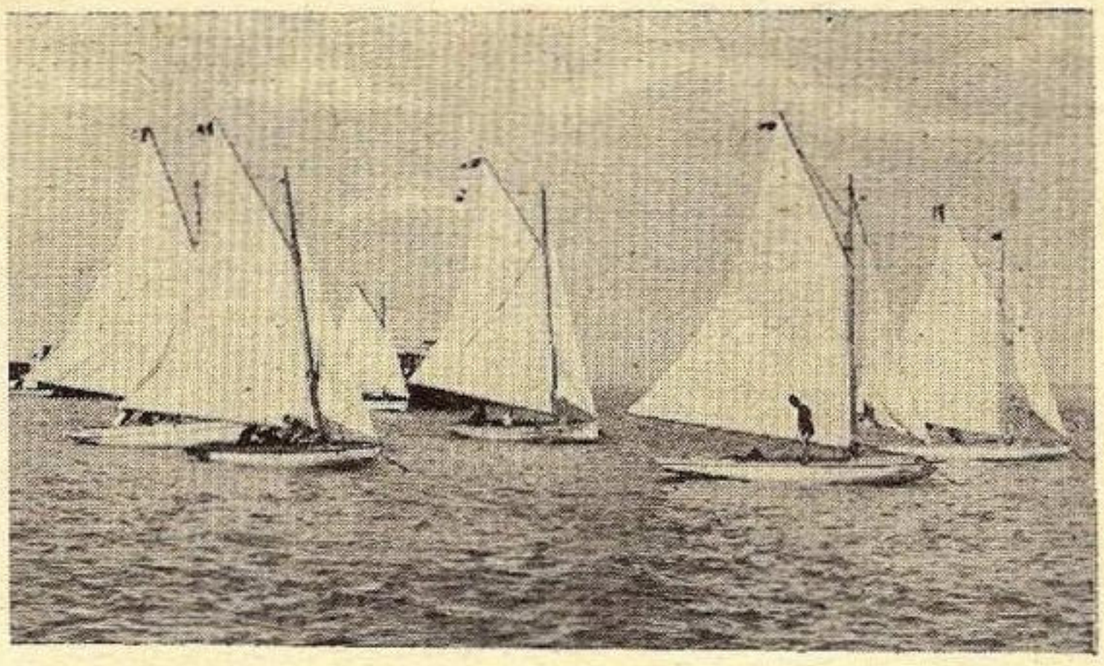
4. *Canotaj 500 metri* au concurat 4 echipe şi anume: echipa L. N. R. seniori compusă din Vinţicovschi M., Balas I., Turcanu N., Maxutenco V., şi cârmaci Astrindis Gh., care a parcurs această distanţă în 3 m. 40 sec. echipa Străjerilor marinari care a parcurs această distanţă în 3 m. 47 sec. şi echipa Marinei Regale a parcurs această distanţă în 3 m. 55 sec.

5. *Ştafeta combinată* au concurat două echipe clasându-se prima echipa L. N. R. iar a doua echipa Străjerilor marinari.

6. Regate Cuttere: triunghiu 3 klm. ocolit de două ori; au concurat 6 cuttere şi anume: Cutterul „zefirul" condus de D-l Pavel Rutta care a parcurs această distanţă în 20 m. şi 5 sec. — Cutterul „Nutzi" condus de D-l Florin Soiu în 20 m. 12 sec. — Cutterul



Cutterul „Meduana" al secţiei L. N. R. din Cetatea Albă.



Cetatea Albă: cutterele la întrecere.

„Nimpha", condus de D-l Mih. Vinţicovschi în 21 minute. — Cutterul „Atlantida" condus de V. Rogojinschi în 25 m. 30 sec. — Cutterul „Meduana" condus de D-l L. Maximov în 25 m. 55 sec — şi Cutterul „Olimpiada" condus de D-l S. Iusipenco în 26 m. 20 sec.

După terminarea acestor concursuri s'a procedat la distribuirea diplomelor concurenţilor cari au obţinut premii cu ocazia serbării zilei apei din 27 Iunie a. c.

In tot timpul concursurilor muzica militară a Regim. 35 Inf. din localitate a delectat publicul.

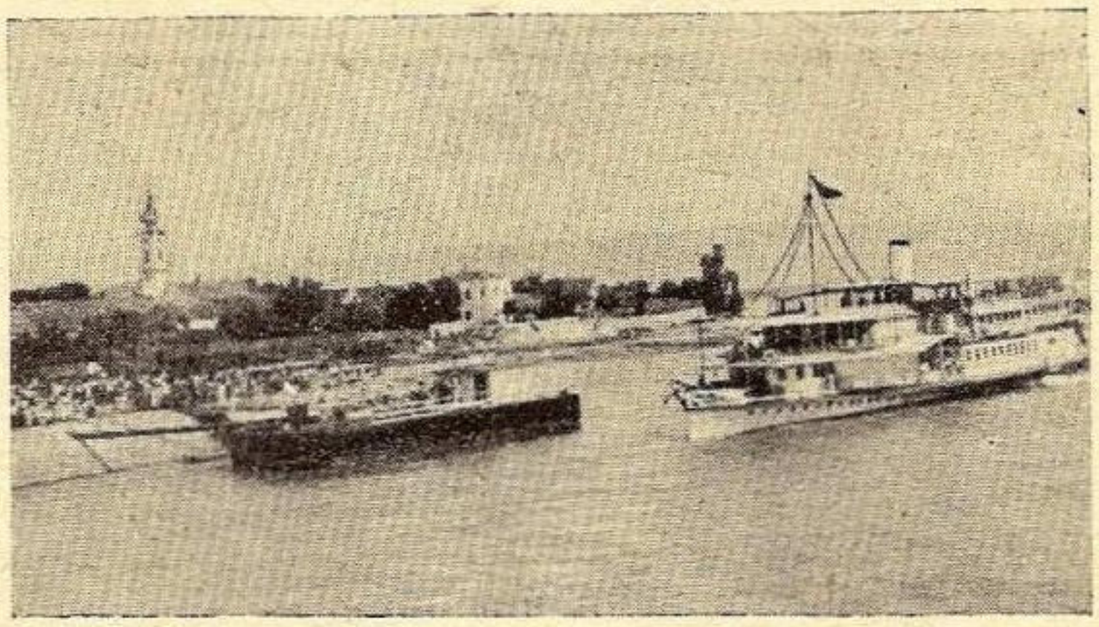
Seara la orele 21 pe platoul L. N. R. la malul Limanului s'a organizat o mare serbare veneţiană participând un numeros public cari au petrecut până în zorii zilei. — fiind distrat atât de muzica militară cât şi de un jazz angajat de către L. N. R.

MOLDOVA VECHE.

Serbarea Patronului Marinei s'a desfăşurat la bordul vasului de pasageri N. F. R. Brâncoveanu în cursa sa regulată de la Moldova Veche la Baziaş, aşa că serbarea s'a făcut de ambele porturi, adică în portul Moldova Veche s'a oficiat serviciul divin cu aruncarea în apă a ancorei de flori şi pomenirea marinarilor eroi şi în Baziaş continuarea serbării pe bord cu muzica şi dans.

RENI.

Conform programului stabilit de comitetul local compus din domnii: Dumitru Pascu căpitan de Port, delegatul Căpităniei Portului Reni, Preot Paroh V. Cernăuţeanu, Locotenent V. Drăghici Comandantul Garnizoanei, Simion Stanislavov, Ajutor de Primar, Preot Parocescu, N. Vâlcu Directorul Gimnaziului Reni I. Dumitriu Avocat, Ion Rogojină Comandantul Centrului Premilitar Reni şi Comisar N. Vasilescu Delegatul Poliţiei, în dimineaţa zilei de 15 August a. c. (Sft. Marie) după slujba religioasă, la orele 10,30, un sobor de 5 preoţi în odăjdii, însoţit de credincioşi, au plecat în procesiune de la catedrala *Înălţarea Domnului* la malul Dunărei, la capătul străzii Mihai Viteazul, unde, în faţa unei numeroase asistenţe şi a autorităţilor, după ce preotul Paroh V. Cernăuţeanu a ţinut o cuvântare în care arată însemnătatea zilei ,au oficiat un TE-DEUM, pomenind totodată pe eroii Marinari.



Moldova Veche: Escursia pe Dunăre.

Corul catedralei a dat răspunsurile.

Ca încheere preotul Paroh *V. Cernăuţeanu,* urcându-se pe bordul unui şlep ancorat în acel punct, a aruncat în apă o ancoră de flori.

La orele 17, în acelaşi loc s'a desfăşurat serbarea nautică, arătată în program, la care a luat parte o asistenţă numeroasă.

Localnicii au concurat la înnot pe diferite distanţe, apoi la întreceri cu lotcile la o pereche şi două perechi de rame, precum şi bărci uşoare.

Deasemenea au concurat la scondru orizontal pentru luarea steguleţului şi diferite alte jocuri.

La orele 21 a fost o serbare în localul căminului Com.

In timpul zilei s'a chetat cu cocarde L. N. R.

SUBCENTRU P. P. PEŞTEANA-GORJ

Noi, Ilaru D. Schileru, primarul comunei Bâlteni, Jud. Gorj, Ioan M. Păsăriu, preot în suszisa comună şi Ilie Baran ,directorul şcoalei primare, la apelul făcut de d-l Const. Pârvulescu, comandantul tinerilor premilitari din subc. P. P. Preşteana-Jiu, Jud. Gorj, în baza ord. I. P. P. cu Nr. 5048/937 şi având în vedere caracterul educativ pentru tineret, a zilei apelor, am procedat la sărbătorirea acestei zile, după cum urmează:

Reni: Străjerele ducând ancora de flori.

I. La ora 10 dim. Subcentrul P. P. sub conducerea d-lui Sublt. Const. Pârvulescu, în sunetul goarnelor, a sosit în com. Bâlteni-Gorj, la locul: „Podul Jiului", unde era aşteptat de locuitorii comunei împreună cu autorităţile comunale şi elevii şcoalei primare cu învăţătorii respectivi.

II. S'a efectuat o slujbă religioasă, sfinţindu-se apa, de către preotul I. M. Păsăriu, după care d-l Sublt. comandant al T. P. a vorbit asistenţei despre însemnătatea zilei apelor, explicând şi modul în care se va executa concursul de înnot ce s'a organizat.

III. S'a colectat prin subscripţie dela asistenţă suma de lei 310 (trei sute zece) pentru a fi împărţiţi concurenţilor ce vor lua premii la înnot.

IV. S'a format juriul, compus din autorităţile de mai sus, pentru a decerna premiile şi s'a format şi o echipă de salvare.

V. *Concursul:*

a) Viteză 200 m. în josul apei, orice fel de înnot.

b) Rezistenţă distanţă nelimitată, tot în josul apei, iar orice fel de înnot.

La ambele probe, iau parte un număr de 14 T. C. şi un civil, în total 15 concurenţi.

La proba I, din numărul specificat de concurenţi, au fost premiaţi următorii:

Reni: Serviciul divin

1. Migin Petre, com. Peşteana-Jiu, Gorj (Pr. I).
2. Viobotea D-tru, com. Vlăduleni, Gorj (Pr. II).
3. Popescu Gheorghe, com. Plopşorul, Gorj (Pr. III).

La proba II, din acelaş număr de concurenţi, au fost premiaţi următorii:

1 Migin Petre(acelaş dela proba I) Pr. I.
2. Ciobotea D-tru(acelaş dela proba I) Pr. II.
3. Mrejeru Gh., com. Peşteana-Jiu, Gorj Pr. III.

Premiile băneşti ce s'au împărţit de noi, au fost în sumă de 310. lei, cuvenindu-se câte 70 lei pr. I, 50 lei pr. II şi 30 lei pr. III.

După împărţirea premiilor de către juriu, preotul I. M. Păsărin, a vorbit asistenţei, aducând mulţumiri comandantului T. P. şi lăudând pe T. P. premiaţi, elogiind curajul, pe o apă mare, turbure şi rece, din cauza ploii din ajun, dând şi sfaturi de comportare în cazuri critice.

Toată asistenţa a fost foarte impresionată şi mulţumită, de cele ce au văzut, fiind o zi în care pentru prima dată, mulţi nu mai văzuseră asemenea lucruri.

Păsări călătoare

Aproape întotdeauna după serbările marine de la 15 August, vremea se schimbă brusc la Constanţa — cu ploae rece, vânt de toamnă şi valuri mânioase ce scaldă digul de toate părţile de a-i crede că de-acum zilele frumoase s'au sfârşit.

Sezoniştii surprinşi încă pe malul mării împrumută în grabă haine groase de la gazdă; de aceia îi vezi cu sandale albe în picioarele desculţe, cu palton şi pălărie de pai, cu ochelari de soare şi fular la gât.

Nedumeriţi de această schimbare potrivesc de zor aparatele fotografice, ca să prindă în ultimul moment cele mai înalte valuri ce se sparg de dig şi apoi pleacă spre cuibul lor ca şi păsările călătoare, amintindu-şi fără voe de Tristele lui Ovidiu.

Această vâjâială nu ţine mult şi pentru noi localnicii vin zile superbe de toamnă pe care ei nu le cunosc.

EMILIA ARMAŞU
Avocat S. M. R.

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREŞTI

Adresa telegrafică: „BANCREDIT"

Capital Lei 200.000.000 ● Rezerve Lei 225.000.000

SUCURSALE: Cernăuţi ★ Brăila ★ Galaţi ★ Constanţa.

AGENŢII: Bălţi.

Corespondenţi: Londra ★ New-York ★ Paris ★ Berlin ★ Viena ★ Zürich ★ Praga ★ etc., etc.

toate operaţiunile bancare

1. IX. 1937 — DELA UN NUMAR LA ALTUL — 1. X. 1937

VREMEA

S'ar putea spune cu bună dreptate, că luna aceasta a lui Septembrie, lună care marchează începutul toamnei, a fost mai frumoasă decât toate lunile verei. Lună călduroasă şi fără ploi, a fost cu mult, nespus de mult mai prielnică decât luna August pentru activitatea porturilor noastre, şi chiar pentru unele staţiuni de pe litoral de unde, foarte mulţi îndrăgostiţi ai plajelor, ai mărei şi ai soarelui, nu s'au dat plecaţi decât abia pe la jumătatea lunei.

TRAFICUL, VIAŢA PORTURILE

Deşi vremea a fost favorabilă operaţiunilor de încărcare şi descărcare, porturile, şi în special Constanţa a lucrat mai puţin ca în luna trecută.

Astfel, la Constanţa exportul a totalizat abia 310.000 tone în comparaţie cu 464.000 tone din luna August.

Această cifră a fost formată din exportul următoarelor produse arătate pe cantităţi :

Produsele petrolifere circa 244.000 tone, în comparaţie cu 395.600 tone exportate în August.

Cauza trebue căutată în nesiguranţa creată de torpilările de nave săvârşite în Mediterana de către unele submarine necunoscute.

Cerealele şi derivatele lor, au totalizat circa 57.100 tone, faţă de cele circa 60.000 tone cât s'au exportat în August. Diferenţa nu este atât de mare între aceste luni, însă totuşi foarte mare faţă de luna corespunzătoare din anul trecut.

Ca să reiasă mai bine diferenţa, vom arăta că în 1936, între 1 Iunie şi 15 Sepetembrie s'au exportat un total de circa 15.000 vagoane, pe când în aceeaş perioadă din acest an, abia circa 9000 vagoane.

Calitatea ceeralelor şi cantităţile exportate anul trecut, au mulţumit pe deplin ţările cumpărătoare, astfel că şi în acest an cererile au fost atât de numeroase încât nu vor putea fi satisfăcute. Un prim rezultat al acestei situaţii va fi urcarea preţurilor, urcare care a şi început să se manifeste.

Lemnăria, a însumat un total de circa 5.600 tone faţă de circa 7.600 tone ale lunei trecute. deci şi aci o diferenţă simţitoare în minus. Ţările cumpărătoare au fost cam aceleaşi.

Exportul de animale a scăzut, de asemenea, pentrucă a fost numai de 1390 capete faţă de 1618 capete (August).

Tot astfel şi exportul de păsări care a scăzut în Septembrie la circa 54.000 capete faţă de circa 82.000 capete (August).

Porturile dunărene nu au mai cunoscut în Septembrie anul acesta, activitatea ce au avut-o în aceeaşi lună a anului trecut. A lucrat mai bine Brăila decât Galaţi, şi în special cu exporturile de cereale.

In Galaţi, mai mult export de lemnărie.

INZESTRARE, ORGANIZARE, MATERIAL

Două mari evenimente merită să fie menţionate în legătură cu acest capitol.

Primul, se referă la sporirea parcului de nave al Serviciului Maritim Român. Consecinţele binefăcătoare ale existenţei noùlui minister al Aerului şi Marinei încep să se arate. Se ştie prea bine că politica neprevăzătoare ce se dusese până la crearea acestui minister, ameninţa comerţul nostru naţional maritim cu complecta sa desorganizare, dacă nu chiar ruinare. Nave prea puţine în comparaţie cu nevoile economiei noastre naţionale ce se cereau satisfăcute, şi pe lângă aceasta şi prea învechite, cari nu mai corespund cerinţelor de azi, viteze mici, modificări continui de itinerariu, din cauza deselor indisponibilităţi de nave, au făcut ca încetul cu încetul S. M. R. să-şi piardă renumele şi încrederea ce şi-o făurise în trecut şi de care se bucura în mările Levantului.

Primul pas de redeşteptare s'a făcut prin comandarea în Danemarca a celor două pasagere care în cursul anului 1938, vor intra în serviciu şi cari vor fi cele mai rapide din mările Levantului.

A urmat apoi comanda făcută acum în Italia pentru construirea a patru noi nave şi a căror valoare totală s'au ridicat la cinci sute milioane lei.

Aceste nave vor avea 5000 tone şi o viteză de 13 noduri. Vor fi prevăzute cu toate instalaţiunile moderne printre cari şi instalaţiuni de frigorifere cari vor permite transporturile de carne graţie cărora se va putea da şi o mai mare folosire abatorului de export din Constanţa.

Pentru a mai descongestiona actualele pasagere, aceste nave vor avea şi un număr oarecare de cabine de clasă unică, pentru călători.

Prima navă va fi livrată în 1938.

Al doilea eveniment, a fost cel anunţat deja de M. S. Regele în cuvântarea Sa, ţinută la 15 August cu ocazia serbărilor marinei, adică apariţia decretului lege care modifică legea de organizare a ministerului Aerului şi Marinei.

Acest decret-lege a intrat în vigoare la 15 Sept. şi aduce următoarele modificări ale vechei legi :

a) Administraţia Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă trece dela Ministerul Comunicaţiilor la cel al Marinei ;

b) N. F. R., adică Navigaţia Fluvială Română, care depindea înainte de P. C. A., se scoate de sub autoritatea acestei administraţii şi formează o direcţie separată în noul minister, adică i se crează aceeaş situaţie de dependenţă pe care o are acum S. M. R.

c) Ministerul Marinei este autorizat să transforme S. M. R. şi N. F. R., fie în două societăţi de navigaţie, pe acţiuni nominative cari să exploateze respectiv transporturile maritime şi fluviale, fie într'o singură societate cu aceleaş două scopuri.

Statul îşi rezervă 55% din acţiuni, aducând ca aport întreaga avere actuală a S. M. R. şi N. F. R. şi eventual numerar, urmând ca restul de 45% să fie rezervate capitalului particular căruia Statul îi asigură un beneficiu de 7% la valoarea nominală a acţiunilor.

Prin urmare, prin această lege, ministerul Aerului şi Marinei trece la o reală încurajare în investiţii de acest fel, a capitalului particular.

In prezent, se studiază chestiunea creerei viitoarei sau viitoarelor societăţi de navigaţie şi sperăm că, dacă nu în numărul viitor ,atunci în cel al lunei Decembrie, vom avea de înregistrat acest îmbucurător eveniment, cu toate greutăţile pe care, se spune că, le întâmpină realizarea.

Aceste noi măsuri pe care cu nespusă bucurie le expunem cunoştinţei cititorilor noştri, şi cari sunt iniţiate de Augusta înţelegere a M. S. Regelui, suntem siguri că va ridica şi transforma şi marina noastră comercială

în acelaş factor de propăşire economică, pe care îl are şi în alte ţări.

Pentrucă este vorba de o sporire a navelor sub pavilion naţional, desigur că, tot aci este locul să înregistrăm sosirea la Constanţa a noului yacht regal „Luceafărul" şi a şalupei de salvare „Albatros".

Yachtul regal a plecat din Greenok - Anglia, unde a fost luat în primire de echipajul românesc şi unde i s'a ridicat cu ceremonial deosebit pavilionul ţării noastre, a sosit la Constanţa la 23 Septembrie.

Cititorii cari vor să cunoască informaţiuni mai detailate asupra acestui măreţ yacht, le vor găsi în altă pagină a revistei noastre.

Şalupa *Albatros,* este îmbarcaţiunea de salvare comandată de către societatea Salvamar la începutul anului la un şantier de construcţii navale din Hamburg.

Are 35 tone şi este înzestrată cu un motor Diesel ce-i asigură 11 noduri viteză şi o staţiune de t. f. s.

Cu această îmbarcaţiune precum şi cu bărcile speciale construite de către şantierele din Reghin şi primite tot în cursul acestei luni, soc. Salvamar şi-a sporit simţitor materialul necesar ca să poată răspunde scopului pentru care a fost creată.

CONFERINŢE

In acest capitol vom menţiona conferinţa Comitetului Maritim al statelor ce compun Înţelegerea Balcanică şi care s'a ţinut la Bucureşti la începutul acestei luni.

Conferinţa s'a ocupat de câteva chestiuni menite să răspundă scopului fiinţării acestui comitet.

Astfel, s'a propus de către Jugoslavia, înfiinţarea unei linii maritime balcanice, adică, între porturile dalmaţiene şi cele dunărene, însă chestiunea a rămas să fie hotărîtă în sesiunea viitoare.

Pentru supravegherea şi coordonarea intereselor de navigaţie ale ţărilor componente, s'a desbătut chestiunea înfiinţării unei Camere maritime cu secţiuni în fiecare ţară. In Grecia, această Cameră va începe curând să funcţioneze iar în Jugoslavia, proectul de lege de constituire urmează să fie votat. S'a mai hotărît perceperea de taxe unice în porturi, precum şi încheierea de acorduri între societăţile de navigaţie.

Viitoarea reuniune ar urma să se deschidă fie la Ankara, fie la Istanbul.

Tot în această lună, însă spre sfârşitul ei, s'au întrunit la Ministerul de Externe, membrii secţiei româneşti ai Consiliului Economic al Micei Înţelegeri ca să pregătească lucrările pentru viitoarea şedinţă plenară care va avea loc la Praga la începutul lui Octombrie.

Semnalăm faptul pentrucă s'au dat publicităţii rezultatele de până acum ale cooperării dintre statele Micei Înţelegeri, rezultate cari sunt în măsură să ne bucure.

Astfel, din statistica încheiată se constată că pentru primele 5 luni ale anului 1937, importul nostru din Cehoslovacia şi Jugoslavia a crescut dela 571 milioane (în intervalul corespunzător din 1936) la 791 milioane, iar exportul,dela 576 mil. la 840 milioane.

Schimburile cu Jugoslavia au trecut dela 120 milioane la 215 milioane, adică au crescut cu circa 90%.

Bineînţeles că, dacă ne referim la diferenţa dintre valoarea totală a exportului şi importului nostru în cele 2 ţări vecine, nu vom găsi o balanţă activă prea mare, însă totuşi, faptul trebue să ne bucure, pentrucă deşi cele 2 state au cam aceleaş produse ca noi, se observă totuşi, o circulaţie de produse între cele 3 ţări, din ce în ce mai activă, şi în favoarea noastră.

PERSONAL, MUNCA IN PORTURI

In acest capitol nu am avut de înregistrat nici un nou eveniment în afară de adunarea generală a Sindicatului Marea, care s'a ţinut la Constanţa la mijlocul acestei luni şi unde noul preşedinte ales, a îndemnat marinarii să se menţină pentru revendicarea drepturilor lor, numai în cadrul legilor ţării.

După informaţiile ce le avem, revendicările marinarilor noştri comerciali vor primi în sfârşit mult aşteptata soluţionare, prin legiferările ce se vor face în sesiunea de toamnă a Parlamentului.

Infăptuirile pe care le-a realizat noul minister al Marinei, în scurtul timp dela înfiinţare până acum, trebue să fie o dovadă pentru marinari, că nu vor fi uitaţi.

MARINA MILITARĂ

In ceeace priveşte Marina Regală, vom aminti că activitatea unităţilor a fost mai activă ca în toate celelalte luni.

Odată terminate serbările marinei, navele şi-au reînceput programul, executând numeroase eşiri în mare pentru trageri, lansări şi diverse alte exerciţii.

Canoniera „Capt. C. Dumitrescu" având la bord pe elevii şcoalei navale au vizitat numeroase porturi turceşti, greceşti, franceze şi jugoslave, bucurându-se pretutindeni de cele mai frumoase primiri.

Să sperăm că această călătorie, este ultima sau penultima pe care a făcut-o nava „Cpt. I. Dimitrescu" ca navă şcoală. In anul viitor sau peste doi ani cel mai târziu, viitorul „Mircea", îi va lua locul.

La începutul acestei luni, Marina Regală a primit vizita a patru nave de război britanice : Crucişetorul *Despatch,* care a intrat în portul Constanţa şi distrugătoarele *Inglefield, Isis* şi *Ilex,* cari au intrat în Dunăre până la Galaţi.

In timpul staţionării lor în porturile noastre, s'au schimbat numeroase vizite protocolare şi amicale şi nu s'a cruţat nci un efort pentruca ospitalitatea noastră, pe care echipagiile tuturor navelor britanice ce ne-au vizitat o cunosc şi o preţuiesc, să nu fie desminţită.

Tot în această lună, s'a mai înregistrat încă un fapt, cu totul nou. Este vorba de vizita, să spunem oficială, pe care a făcut-o reprezentanţii presei noastre, navelor noastre de război.

Această vizită se datoreşte iniţiativei înţelepte a d-lui ministru al Marinei, care a ţinut să pună în contact presa cu viaţa şi activitatea navelor noastre.

Cu ajutorul presei, pusă în contact cât mai des cu marina, opinia publică românească atât de străină cu chestiunile legate de ea, va putea cunoaşte însemnătatea şi nevoia de a avea o marină puternică, greutăţile în care se sbate marina noastră şi valoarea personalului ei.

Desigur, că tot aci este locul să spunem, că cele anunţate de către M. S. Regele în discursul Său dela 15 August, relativ la înzestrarea marinei noastre militare, a început cu această lună, să intre pe calea realizărilor.

DIVERSE

In acest capitol, vom reaminti numai abordajul de pe Dunăre, întâmplat la finele lunei Septembrie. Pe canalul Măcinului, navele de pasageri *Lidia* şi *Cernavoda,* venind din direcţiuni opuse, — pe cât se spune până acuma — din vina comandantului de pe Cernavoda, s'au ciocnit, ocazionând scufundarea navei Lidia şi moartea prin înec a câtorva călători.

EXTERNE

Evenimentele de ordin extern, cari merită să fie menţionate, s'au rezumat numai la acele în legătură cu războiul chino-japonez şi războiul civil din Spania.

Războiul chino-japonez a obligat marile puteri interesate în China, să-şi trimită în apele chineze şi în special în faţa Shanghai-ului, forţe navale ca să-şi apere şi să evacueze supuşii lor.

Concentrarea acestor forţe navale străine, a fost în mod continuu un isvor de nemulţumiri şi de proteste pentrucă în executarea acţunilor întreprinse atât de japonezi cât şi de chinezi, au fost atinse, de cele mai multe ori, şi interesele puterilor străine. In afară de aceasta, proectile fie japoneze, fie chineze, au atins unele nave străine. Vom da ca exemplu cazul navei americane Augusta, atinsă de un proectil care a omorît şi rănit câţiva marinari şi care a provocat un protest vehement din partea St.-Unite.

Operaţiuni navale propriu zise, nu au avut loc, întrucât disproporţia dintre forţele navale ale celor două ţări este prea mare. Aportul marinei japoneze s'a mărginit la operaţiuni pentru transportul şi debarcarea de trupe pe teritoriu chinez şi susţinerea acestor debarcări.

Vom cita de exemplu, acele făcute la începutul lui Septembrie, la Woosung, unde a fost un adevărat măcel.

Intorcându-ne la războiul civil din Spania, vom spune că această perioadă de timp a fost caracterizată printr'un nou sistem de acţiuni, menite nu să pună capăt acestui război, ci din contra, să provoace şi alte state străine.

De data aceasta, a intrat în scenă factorul submarin. Instrumentul care să complice mai rău situaţia, nu a mai fost ales avionul sau nava de suprafaţă, ci submarinul.

Atât guvernamentalii cât şi naţionaliştii, încep să prefere acest fel de navă. După svonurile ce au circulat pe la mijlocul lui Septembrie, naţionaliştii sunt pe cale de a-şi procura 6 submarine prin Portugalia sau direct din Italia, iar Franţa ar ceda 6 submarine guvernamentalilor. In afară de aceasta, a mai făcut mult sgomot, încercarea naţionaliştilor de a fura submarinul guvernamental C 2 aflat în portul francez Brest, chestiune care a dus la arestarea autorului, maiorului Troncoso şi care a dat naştere la altă serie de proteste şi represalii între Franţa şi Spania naţionalistă.

Evitându-se ciocnirile dintre navele de suprafaţă şi acţiunile contra coastelor inamice, s'a început atacurile asupra navelor comerciale ce navigau în Mediterana. Aşa au fost înecate navele sovietice *Melagof, Blagoev, Temiriazov,* etc. Autorii acestor atacuri au fost nişte submarine a căror naţionalitate nu a putut fi stabilită cu preciziune, nici până în prezent.

Sovietele, au acuzat atunci că submarinele italiene s'ar deda la aceste acte de piraterie, acuzaţie care a primit răspunsul — desigur şi acesta foarte plauzibil — că autorul acestor scufundări este însuşi statul căruia aparţineau acele nave comerciale, adică însuşi Sovietele, şi că mobilul acestor acţiuni este dorinţa de a compromite Italia şi de a face o diversiune.

Destul că, toată polemica dusă de presele statelor în cauză şi ale marilor puteri, protestele ce s'au schimbat, precum şi grija Angliei şi Franţei de a nu-şi periclita interesele şi de a nu se ajunge la un război, au dus la întrunirea unei conferinţe la Nyon, care să stabilească un sistem de protecţie a navigaţiei şi de supraveghere a apelor teritoriale în zonele occidentale şi orientale a mărei Mediterane şi mărei Negre.

La această conferinţă au fost invitate Anglia, Franţa, U. R. S. S. Italia, Germania, Turcia, Grecia, România, Jugoslavia, Bulgaria, Albania şi Egiptul.

Germania şi cu Italia însă, de comun acord, nu au vrut să ia parte.

S'au făcut apoi intervenţii pe lângă Italia, recunoscându-i-se drepturile de mare putere mediteraneană, intervenţii cari, în ciuda Sovietelor, au avut ca rezultat că Italia şi-a trimis delegaţi la conferinţă.

Conferinţa s'a încheiat cu un acord, care nu poartă deci şi semnătura Italiei, deşi această ţară este una din marile puteri mediteranene, care are cele mai mari interese în această mare.

Semnarea acestei convenţiuni este prin urmare evenimentul cel mai important de ordin extern, care a avut loc în luna ce a trecut.

Textul convenţiei împarte Mediterana în două: cea occidentală — fără marea Tyreniană — în care navigaţia va fi protejată de către forţele engleze şi franceze şi cea orientală — fără Adriatica — unde aceleaş flote vor îndeplini aceeaşi misiune în combinaţie cu sistemul de protecţie a apelor teritoriale organizat de statele rievrane respective.

In Marea Neagră, Sovietele, România, Bulgaria şi Turcia vor asigura navigaţia prin sistemul combinat de supraveghere şi protecţie.

Fără adeziunea Italiei, convenţiunea se putea asemăna cu un copil născut mort şi deaceia diplomaţia a trebuit să lucreze mult ca să deschidă o portiţă unei eventuale aderări şi a Italiei.

S'a încheiat atunci la 17 Sept. un acord suplimentar al conferinţei ce a avut loc la 14 Sept. la Nyon şi s'au făcut intervenţii pe lângă Italia să adere, intervenţii a căror rezultat a fost că Italia şi-a trimis delegaţi la Conferinţa dela Paris a experţilor navali însărcinaţi cu elaborarea condiţiunilor technice a aplicărei convenţiei dela Nyon.

Până la sfârştiul acestei luni, acordul dintre experţi nu a putut fi încă semnat, aşa că abia în numărul viitor, vom arăta dispoziţiunile pe cari le cuprinde.

Odată cu încheierea acestor acorduri, a încetat şi controlul coastelor spanole pe care-l făceau navele engleze engleze şi franceze conform hotărârei ce se luase de către Comitetul de Neintervenţie.

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.

MANGALIA

de
MIRCEA IONESCU

Nu toate locurile au păstrat închise în ele mărturiile trecutului. Sunt locuri prin care treci şi nu-ţi spun nimic din povestea trecutului iar altele, la fiecare pas îţi arată ceva nou şi neaşteptat.

Când treci Dunărea şi calci pe pământ dobrogean, te afli parcă într'o ţară minunată în care înfloresc legende şi amintiri...

Constanţa.
Eforie.
Techirghiol...
Carmen-Sylva.
Mangalia...

Mărgele înşirate pe o aţă întinsă de-alungul Mării Negre.

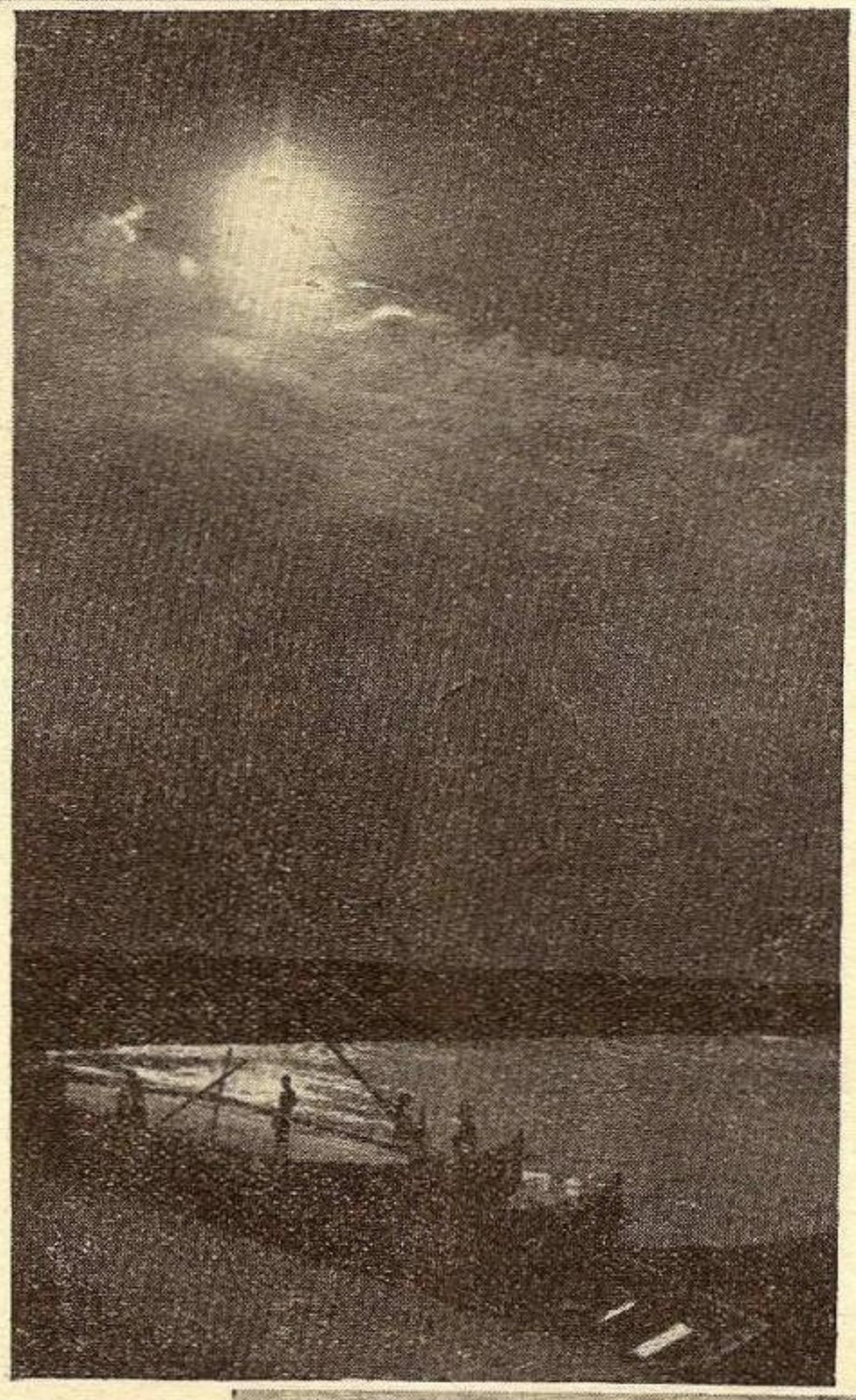
Iată-mă pe pământul vechiului *Callatis*.

Nu vorbesc morţii ; ei nu sunt decât amintire şi graiul vechi şi aşezat al amintirilor îl înţelegi fără să-l auzi şoptit. Şi soarele şi cerul împreunat undeva, departe cu lanurile de grâu îmi amintesc ceva din vechile balade....

Noi am purces pe crângul cerului
Pe semnele pământului
Pe zarea movilelor...

Pretutindeni movile şi movile... Cum ai putea oare crede că'n ele dorm mărturii din lumea vechilor sciţi ? Toate movilele acestea sunt morminte peste care veacurile au semănat liniştea tuturor uitărilor. Cele mai multe sunt morminte scitice ; altele — tot morminte — dar aparţinând cumanilor şi tătarilor vijelioşi.

Incă cu câteva secole înainte Hristos, sciţii îşi întinseră stăpânirea peste rodnicul pământ dobrogean, care deveni, astfel — după numele dat de grec — *Micra Scythia*. In locul în care prin secolul VI î. d. H. o colonie doriană a venit din *Heracleea din Pont* pentru a întemeia cetatea *Callatis*, era înfiripat încă demult un mic stat scitic care îşi avea regii săi, avea monede bătute cu chipul acestor regi. Pământul era roditor şi bogat, fapt care a atras şi pe Greci. Odată întemeiată, *Callatis*, mai înainte de a lua fiinţă *Tomisul*, deveni stăpâna *Histriei* din Nord şi a *Odessorului* din Sud. *Callatis*, după cum mărturiseşte *Vasile Pârvan*, era „mai mult o colonie agricolă" şi ajunsese — ca şi celelalte cetăţi greceşti de pe ţărmul *Pontului Euxin* — la o viaţă înfloritoare din care nu ne-au rămas decât firave urme.

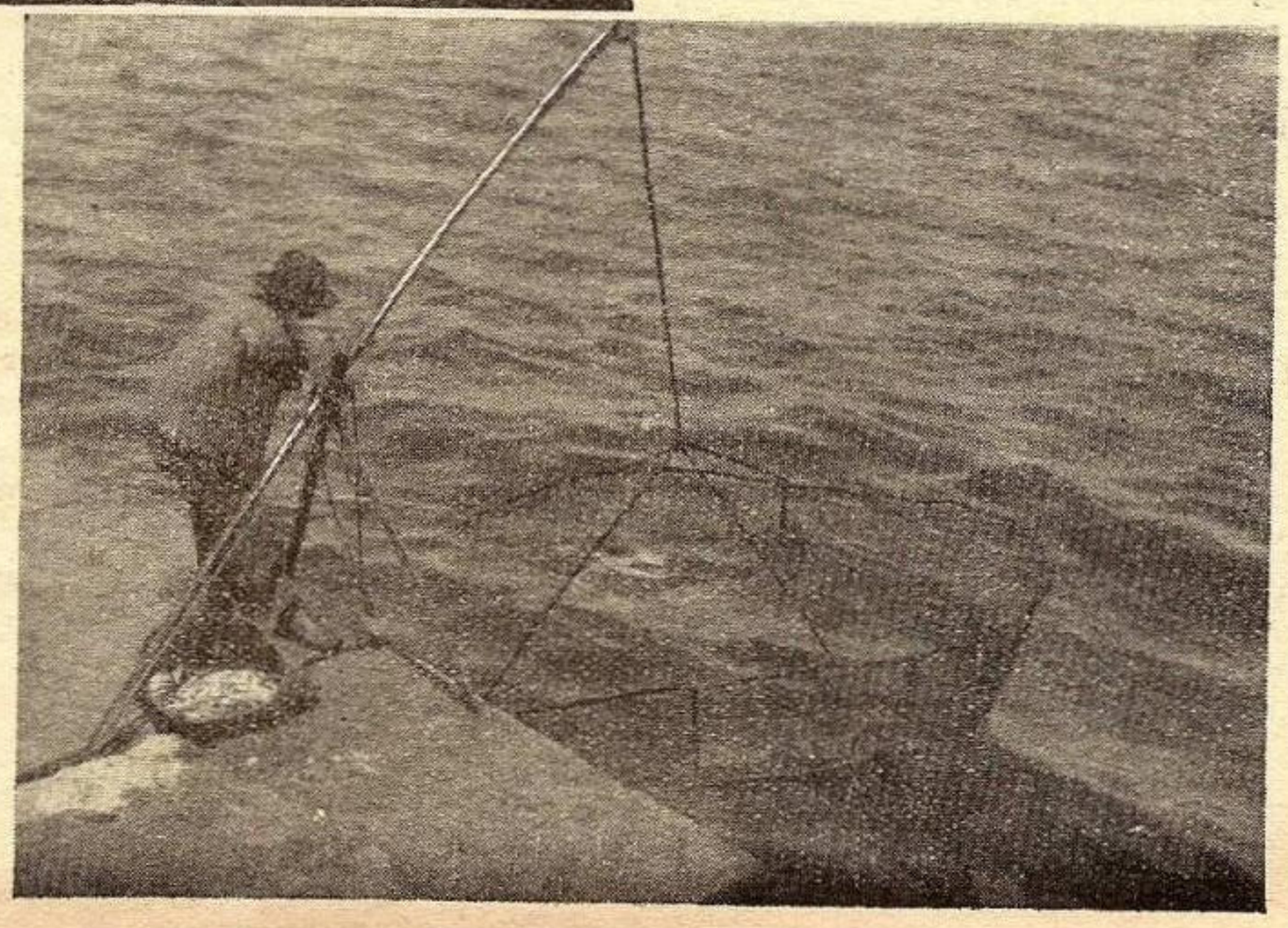


Nisipul şi pământul cărat de vânturi a înomrmântat frumoase băi de marmoră, fântâni şi temple şi statui.... O inscripţie găsită ne spune că lui *Dionysos*, şăgalnicul zeu al veseliei şi al vinului, *Callatisul* îi ridicase un templu frumos din care nu ne-a mai rămas nimic.

In *Callatis* au trăit şi scriitori strălucişi ca *Demetrius*, autorul a douăzeci de cărţi de istorie şi *Heraclides*, autorul unei istorii a Diadohilor.

Dar — spunea undeva *Rabindranath Tagore* — „că se află undeva un sfârşit la toate!" *Callatisul* care a cunoscut mai târziu şi creştinismul prin propovăduitorul apostol *Andrei*, a trăit urgia năvălirilor barbare şi apoi a venit un timp când nu s'a mai ştiut nimic de înflorirea de odinioară... Deabea târziu — în timpurile noastre s'au desmormântat ruinele...

Sus : plaja
Mijloc : portul pescăresc
Jos : pescuitul de scrumbii



TOATE DRUMURILE DUC LA ROMA

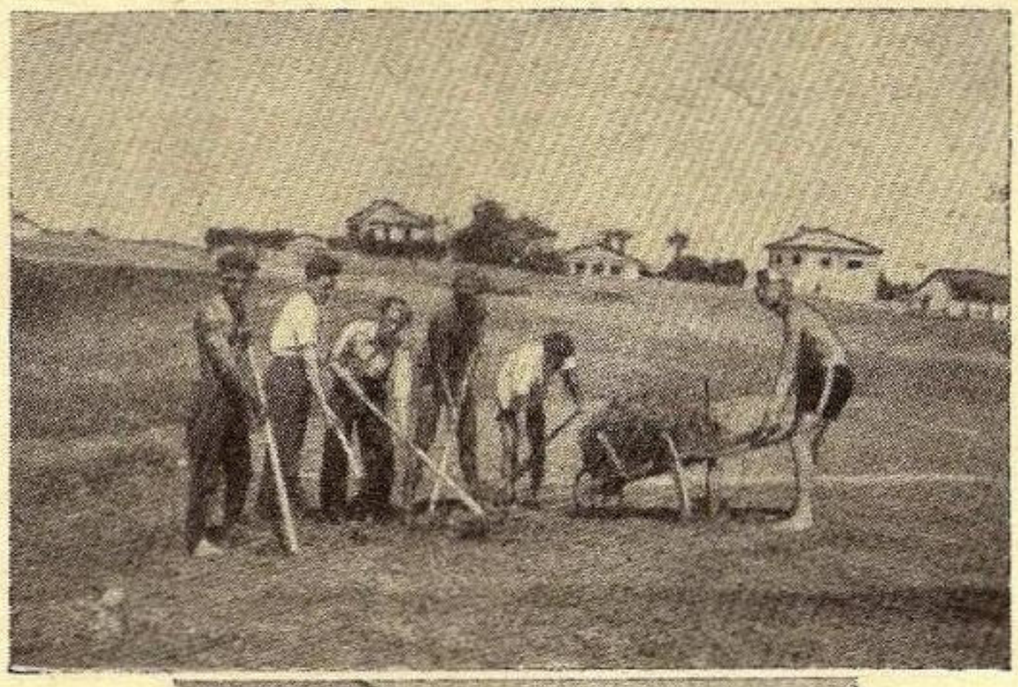
In Mangalia poţi spune că toate străzile, dau în strada principală în care te încurci printre mesele şi scaunele restaurantelor întinse dincolo de trotuar şi printre chelnerii grăbiţi măcar acum în „sezon".

Şi — ca în toate oraşele de provincie, te plimbi în fiecare zi pe aceiaşi stradă principală, te întâlneşti cu aceleaşi chipuri. Dar Mangalia mai are ceva: îţi oferă avantajul de a te întâlni cu aceiaşi măgăruşi gata totdeauna — pentru câţiva lei— să-ţi plimbe odraslele în cârcă prin oraş.

Cartierul turcesc...

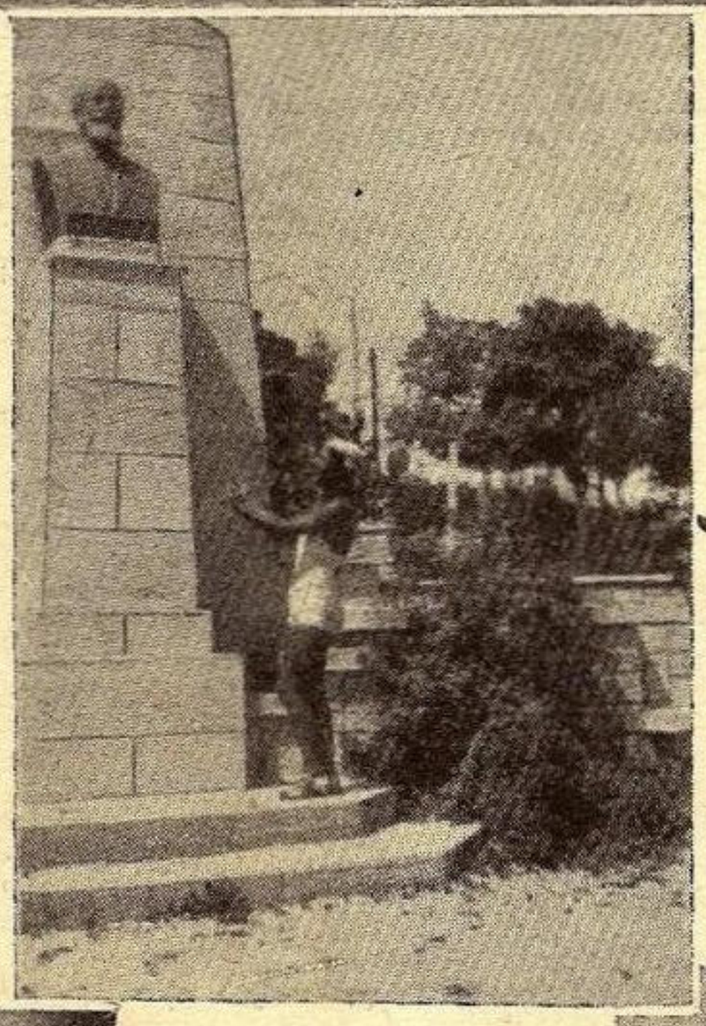
Linişte deplină. Par'că nici n'ar fi locuite casele aproape uniforme, adăpostite de garduri înalte. De după zidul de piatră moscheea îşi înalţă minaretul dincolo de creştetul pomilor cu frunza bogată.

Nu prea departe e biserica. Cât am umblat prin Mnagalia am întâlnit un singur cerşetor: un turc bătrân, aşezat, sărbătoarea în curtea bisericii creştine!



De pe plaje îţi surâde *„Viaţa mării"* şi te îmbie cu mesele întinse şi cu orchestra gata să-ţi cânte acelaş cântec care a început par'că să te plictisească: Mandolinata. Mai aproape de dig, cocoţată pe vâteva trepte, stă în umbra pomilor *„Casa culturală V. Pârvan"*. peste drum, *C. Motaş*, ţintuit pe postamentul de piatră priveşte cu ochii săi de bronz necontenit, aceiaşi mare pe care-şi poartă melancolia valurile ce se isbesc albite de digul stâncos, aceeaşi pescărie ,acelaş far stngher.

Statuia cu bustul lui Motaş e una din cele două amnitiri împietrite în chip de bronz care împodobeşte Mangalia; cealaltă este a eroului necunoscut, rămas aşa, cu arma în mână, cu gura par'că gata să strige: *La Asalt!* Dar toţi, cetăţeni paşnici, trecem nepăsători pe lângă viteazul care a rămas singur să viseze încă la înfăptuirea României Mari...



Sus: premilitarii la lucru
Mijloc: In admiraţia statuei lui Motaş
Jos: căsuţă primitivă; pe ponton în aşteptare

Mai are Mangalia şi o îngrăditură cu pomi şi cu vre-o două bănci de lemn: e grădina publică.

Dacă eşti curios să afli identitatea oraşului, să nu te duci nici la Poliţie, nici la Primărie; dute la muzeul care păstrează în el actul de naştere al Mangaliei: documente şi amintiri pe care ni le-a păstrat pământul aşternut peste ruinele trecutului.

Nici cinematograf, nici teatru; un singur circ se rătăcise câteva zile dar a plecat şi el cu ironia iluziilor purtate într'un cort cu clovni veseli totdeauna şi totdeauna trişti.

S'a înserat demult. Cerul s'a întunecat învrăjbit de chipurile norilor de călători fantastici şi posomorîţi.

Plouă.

Şi marea s'a posomorît odată cu cerul.

Mă adăpostesc la *Casa Culturală*, pe terasă dar ploaia pătrunde şi aici în ciuda acoperişului care va fi fost odată mai bun...

Abia după aproape o oră şi jumătate s'a înseninat din nou cerul. Fără să-ţi dai seama când, marea a devenit nemărginit de frumoasă în bătaia lunii... Şi — ciudat — un curcubeu s'a arcuit în noapte peste înălţimi şi s'a plecat să bea apă din valuri. Pentru prima dată văd curcubeu noaptea. Graţios, asemeni unui cavaler de vis medieval făcând o reverenţă ciudată ca să invite chipul de argint al lunei la dânsul legănător al valurilor, aşa ca un semn de împăcare între mare şi cer...

CE VESELI SUNTEM NOI

Când treci pe faleză ai deoparte plaja şi marea; de cealaltă parte vile frumoase şi elegante. Ceva mai departe, unde vilele încep să fie răsleţite pe câmp, desgropate de sub pământ, te întâmpină ruinele cetăţii de altădată.

Ici şi colo câte o căsuţă scundă şi săracă, se ascunde par'că timidă după gardurile zidite din pietre, amintidu-ţi de vechi cetăţui.

Ţărmul mării e din ce în ce mai înalt...

Ce veseli suntem noi
Premilitari eroi...

Te întâlneşti aci cu mult cântec şi cu multă tinereţe. Sunt câteva colonii şi fete şi băeţi. Premiiltarii concentraţi în tabăra ce îşi întinde gospodăria pe coastă, lucrează la străzi care vor împodobi Mangalia de mâine. Mai departe, tinere mâini legionare lucrează la sanatoriul studenţilor medicinişti.

Şi cântecul şi tinereţea te întâmpină cu bucuria zilelor însorite. Tineretul care va forma ţara de mâine, studenţi şi elevi, aduşi din diferite colţuri ale ţării muncesc cu destul drag., răscolind pământul cu târnăcoapele. E o şcoală a muncii; o şcoală în care tineretul intelectual se întâlneşte cu viaţa muncitorului cu braţele şi a ţăranului care iubeşte pământul şi ţarina...

Şi totuşi melodia marşului te întâmpină voioasă:

Ce veseli suntem noi...

BUNĂ ZIUA BĂDIŢĂ

Paşii mă poartă tot mai departe pe ţărmul nalt şi nisipos.

Aceiaşi zare împânzită cu movile.

— Bună ziua, bădiță !

Omul din fața mea își șterge nădușala de pe frunte și se proptește cu mâinile pe lopata cu care încărca o căruță de nisip. Are gust de vorbă.

Imi arată cu mâna undeva mai departe grâul secerat. S'a făcut grâu bun și destul de mult. Amu îl treeră mașinile sau caii învârtindu-se în arie, legați de un țăruș. Încarcă cu nisip căruța pentru a-l duce la o construcție. Deși în fiecare an nisipul este luat și întrebuințat, niciodată însă țărmul nu micșorează, pentrucă vânturile aduc necontenit altul și altul.

Când l-am întrebat dacă le-ar părea bine să se facă o cale ferată care să lege Mangalia de Constanța s'a uitat la mine așa ca și cum l-aşi fi întrebat dacă-i place să mănânce ceva bun.

— Cine ar zice că n'ar fi bine ? Văd că s'a măsurat iar pe aici săptămânile trecute ; dar eu sunt născut și crescut aici în Mangalia și eram încă mic când tot așa veniseră să măsoare dar am rămas numai cu măsurătoarea...

Acelaș nisip adus de vânturi este întrebuințat și pentru asanarea bălților care adăpostesc țânțarii.

Dincolo de baltă se zăresc Hergheliile Statului. O moară de vânt, cu aripile privind în patru puncte cardinale, stă posomorîtă și mută. Morile de vânt care împodobeau odinioară pământul Dobrogean au început să dispară ; aici, totuși, la Mangalia, s'au păstrat ca o tradiție.

Are Mangalia multe frumuseți care te atrag. Lacul cu maluri cotite ca de râu, apele sulfuroase, plaja care prin mărimea și frumusețea ei întrece toate celelalte plăji, toate însfârșit te atrag și te încântă. Dar pe lângă toate acestea îi mai trebuesc multe. In ziua când o cale ferată o va lega de Constanța i se va schimba înfățișarea. Atunci și portul la care se lucrează acum aproape zadarnic, va prinde viață, pentrucă Mangalia, urmașă a vechiului Callatis are posibiități de înflorire, are un viitor care-i poate surâde.

MELANCOLIE

In fund nu se zărește decât cer și apă. Atât. Și par'că cerul s'a îmbrățișat cu valurile sărutate de soarele care pleacă spre asfințit. Nu-s cântece aproape și nici glasuri nu-s să turbure tăcerea ; și, totuși, svon de cântec plutește undeva pe-aproape și în depărtare ; e poate cântecul suspinat de tristețea morților închise în adâncuri sau bucuria celor ce colindă largul.

Allahî ekber, Allahî ekber,
Eșehedehem lailaé il Allah
Eșheduhenne Tuham-medem, resul il Allah...

Par'că și rugăciunea hogei din minaret poartă în ea ceva din tristețea plecărilor spre zări necunoscute.

Nu știu cum, dar, atunci când calci pe pământ bogat în legende, pe un pământ în care te întâlnești pretutindeni cu amintirile trecutului, devii fără să vrei mai senin.

Nici nu știu când s'a înoptat. Prea mult te fură gândurile la țărmul mării.

Luna, mâncată de vârcolacii adâncurilor, a rămas ca o semilună să poleiască imensa moschee a visurilor împietrite în chip de legendă.

Lângă mine, farul își aprinde și-și stinge lumina ritm de orologiu. Și plec urmărit de versurile lui Anghel :

Când farul își aprinde lumina sub pleoape
Și pare'n întuneric un Crist umblând pe ape...

Mangalia, August 1937.

MIRCEA IONESCU

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon : 3.46.40 ; 3.46.48 și 3.46.49*

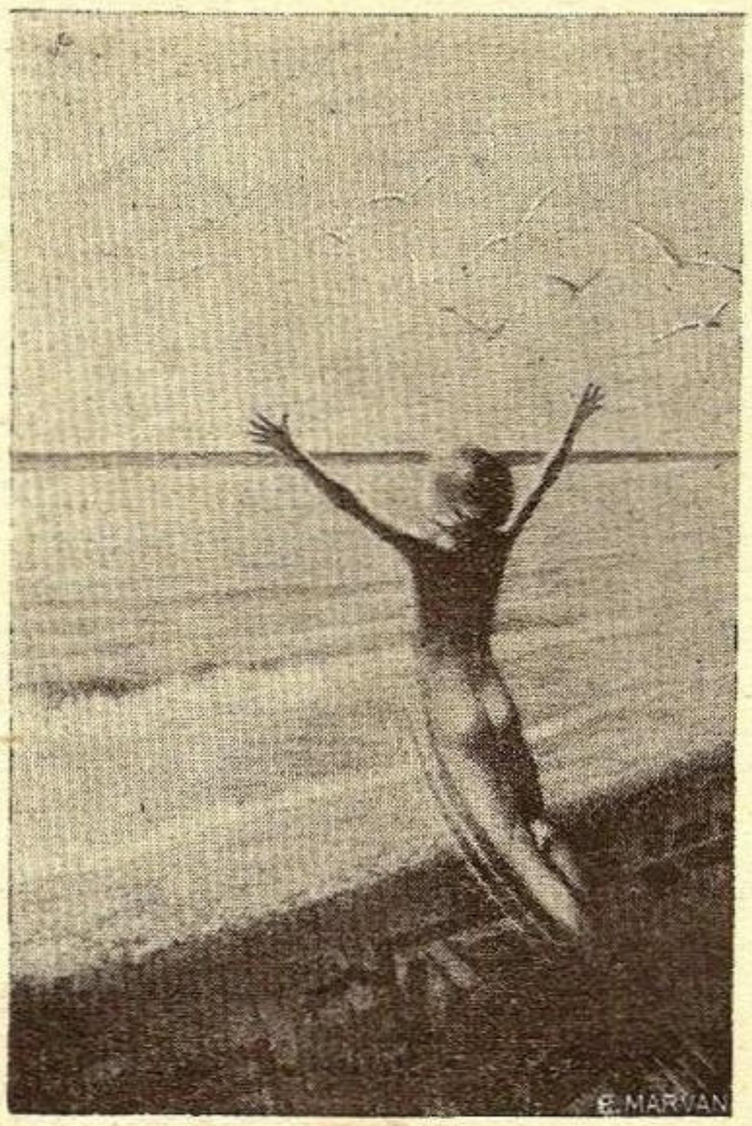
Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor. ■ Primește depuneri spre fructificare. ■ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate. ■ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe 6 luni și pe un an.

Primăvara pe mare

O mare, albastru leagăn de doruri nesfârşite,
Tu eşti aşa de mândră sub cerul primăverii,
Şi valurile tale săltând în preajma serii
Ingân poveşti duioase din tainic val pornite.

Iar coasta fermecată în ritmul cald de valuri,
Reînviată, verde, de-adieri necunoscute
Surâde luminoasă, — şi pe tainici maluri
Mai viu străluce luna în nopţile tăcute.

Pe ape se întinde o linişte de-Altar...
— Că sbuciumata mare de-un zeu a fost vrăjită —
O, unde este marea cu faţa-i cea cumplită
In care şi corăbii şi corăbieri dispar...?



O, unde-i agonia atât de dureroasă
A mării răsvrătite ce spumegă mugind?...
Cum doarme liniştită, vrăjită şi frumoasă,
Nemărginita mare, sub stelele sclipind...

Pierit-ai agonia şi dorul pribegiei
Iar marea lin îngână un cântec de amor...
Sunt melodii duioase, ce nasc şi iarăşi mor...
E toată jalea mării şi tot trecutul ei!

Se redeştept speranţe... ca din basme...
O insulă apare plutind la orizont,
Eschife rătăcinde cu vele de fantasme
Spre Hero şi Leandru, în drum spre Helespont...

O mare atât de blândă şi-atât de atrăgătoare
Cu faţa de oglindă şi undele de cer...
Tu mi-ai pătruns în suflet pe aripi de eter
Şi mi-ai vrăjit simţirea, a tot biruitoare.

Iar când pe a ta faţă senină, lucitoare
Un muritor îşi pleacă privirile 'ncântat
Rămâne, Mare Neagră! de tine fermecat
Un suflet visător pe marea sclipitoare.

ANNE MARIE RUDEANU

Pescăruşul

S'a îmbrăcat azi marea, în straie de argint
Pe drumul zării curbe, vapoare trec molcum,
Invăluite umbre în năluciri de fum
Şi veşnic călătoare, ca tainicul Peer Gynt.

Zvâcnesc prin unde peştii, cu ochi de mărgărit...
Meduze trasparente ca veşnicul „acum"
Sorb soarelui lumina şi cerului parfum
Imbătător şi aspru ca aburii de-absint.

Un pescăruş elastic, din arcu'ntins al zării,
Săgeată prelungită pe clipele de gând
Se pierde în uitarea cotită ca un drum...

Iar gândurile triste ca umbrele'nserării
Se pierd în nefiinţa de ceaţă, rând pe rând,
Lăsând în amintire, peceţi mari de scrum.

N. ŢIGĂNUŞ

Reverie

Când noaptea grea iar peste ape cade
Subt vraja razelor de lună
Adâncul plin de taine sună
Poveştile frumoaselor naiade.

Să nu te'nşele unda marinare
Şi basmul spus de-abis să te înece
Cu dorul tău tu mai departe trece
Spre necuprins cu sufletul tău mare.

Cu prova ca spadă străbate
Intinsul de abise avide
Prin valuri — cadenţe lichide
Cu creste de vânt irizate.

NAKY

Apusul soarelui

Pe treptele săpate în marmură de cer
Coboară trist şi palid, ca un regret uitat
Spre luntrea nopţii unde, în umbre'nfăşurat
Aşteaptă vântul serii, cernit şi trist năer..

Ajuns pe ţărmul zării, îngenunche stingher
Işi culcă palid capul pe valu'nsângerat
Şi-ascultă vântul care suspină'ngândurat
Privind pierdut în visuri, adâncul efemer.

Apoi urcând în luntre se pierde în penumbra
Castelului din fundul de mare, unde lin
Doar clipele de apă, tăcute se mai scurg...

. . . . . .

..Luceafărul doineşte din cornul lunii'n umbra
Eternului haotic.. Tăcerea c'un suspin
S'ascultă... şi-şi adapă în mare, calu-i murg.

N. ŢIGĂNUŞ

VIAŢA TRĂITĂ INTR'O COLONIE LA MALUL MĂRII *)

2 Iulie

ÎN sfârşit, iată-mă şi la mare,Intins pe pat, în cabina No. 12 la zece paşi de malul mării, îmi încep iarăşi însemnările, de astădată „Insemnări marine". Este aşa de cald acum, dela 2 la 5, încât nici să dorm nu pot. Sgomotui valurilor isbite de ţărm deabia se aude: se pare că şi lor le e lene de atâta căldură.

Am sosit eri după masă. Colonia noastră „Farmecul mării" nu prea îşi merită numele. Singurul lucru ce ne-a fermecat este aşezarea ei pe malul mării chiar, având plaja la zece paşi. Dar în definitiv, ce-mi trebue mai mult ?

Aseară am fost cu Trică să vedem oraşul. Dar nu tot. Ne-am dus pe faleză până la statuia lui Movilă şi am venit pe plajă. Mi-a plăcut mult Casinoul luminat feeric, văzut din depărtare. Iar azi dimineaţă, prima zi de plajă. Ne hotărîsem să ne sculăm ca să vedem răsăritul soarelui, uitând că suntem obosiţi.Deabia ne deşteptarăm însă pela 7½ şi plecăm imediat pe plajă. Incă de aseară cei mici curăţiseră complet plaja noastră, aşa că acum mulţi ne invidiau. Dar, vai ! Visul nostru de bronzare în trei zile se spulberă prea repede. Nenea Viţă medicul nostru ne şi fixă programul de plajă : 10 minute plajă, 15 pauză, în trei reprize, după care o mică baie. Şi tocmai după ziua opta avem voie şi la Ghiol. Asta nu prea ne convine, dar trebue să ne supunem. In pauză băturăm mingea sau ne plimbarăm dealungul plăjii Şi la baie, gata s'o pat din prima zi. Marea era puţin agitată şi noi intrarăm cântând şi stropindu-ne. Cei mai mari ne puturăm depărta mai mult, sărind peste valuri şi alergând după un balon. Mai departe de mine un bronzat, vechi client al mării, nu mai sărea peste valuri, ci se băga pe de desubt, ieşind pe subt ele. Desigur că acest lucru mă ispiti şi pe mine. Dar când să mă scutur de apă veni un alt val şi mă lovi şi apoi altul, în timp ce apa de desubt îmi luă picioarele spre larg, fapt la care nu mă aşteptam, şi mă pomenii plutind pe valuri. Norocul îmi fu tot copilăria cu bălţile şi Argeşul unde am învăţat să înnot, însă nu veni singur. Inghiţi şi vreo câteva guri de apă sărată şi rea, de mă ustură şi acum nasul şi gâtul.

4 Iulie.

Iată că am păţit-o. Ceilalţi sunt pe plajă, numai eu în cabană. Şi când mă gândesc că şi mâine nu pot să fac nici plajă, nici să plec în oraş ! Dar numai eu-s de vină. Eri dimineaţă am luat o carte pe plajă şi în pauză m'am dus într'un loc mai retras, dar tot cu soare mult, ca să cetesc şi în acelaş timp să fac şi plajă peste program. Şi soarele era aşa de fierbinte şi muzica valurilor aşa de aproape încât am pus capul pe carte şi-am început să visez.Dar se vede că am visat prea mult, că nu m'am trezit decât la strigăturile lui Sever, plecat în căutarea mea. Rezultatul şi pedeapsa ? Le-am primit dela soare. Intâi am simţit o fierbineţală pe picioare, apoi o usturime, din ce în ce mai mare, încât a trebuit să stau tot timpul în pat. Pielea-mi este roşie peste tot şi nu mă lasă nici să îndoi picioarele Nenea Viţă mă tratează râzând : Vezi că tot tu dăduşi de dracul ? In loc să te bronzezi, te roşişi şi ai să te jupoi ca un şarpe". Şi apoi zici să nu fii supărat! De necaz nici nu mai scriu.

7 Iulie

Am început să mă fac negru. Adică m'am familiarizat aproape complet cu mediul acesta. Cunosc majoritatea coloniei. Domnul Traian, proprietarul „Farmecului" este bine făcut, vesel şi totdeauna dispus să facă o partidă de table pe ţigări sau cafele. Fică-sa Sussy, o drăcoaică de centralistă, a format un terţet cu Tia şi Laura şi se ţin numai de nebunii. O altă grupă Rica, Nuţa şi câteodată Tanţa face pe serioasa. De fapt chiar noi ne-am grupat : eu şi Trică facem pe vagabonzii, Sever, Ciocan. Victor şi Costaş pe sportivii. Imi place un sublocotenent „Careistul" cum îi zicem noi, care joacă admirabil volley-bal. Şi iată că uitasem pe Cici. Cici e un copil adorabil. Aseară, când Trică şi cu mine dregeam o bancă şi făceam alei noi pe malul ce tronează plaja şi depărtările albastre ale mării, ea a venit sfioasă, s'a aşezat jos şi ne-a privit lung, lung de tot, întru târziu ne-a întrebat de ce facem aceasta. Aflând că-i vom da voie să stea pe bancă, ne-a spus cum o cheamă şi tot ce i-a trecut prin minte. Băcăoancă şi la sfârşitul anului, la serbare, a jucat şi ea naţionale. Incet, încet, ne-am împrietenit. S'a dus şi a venit şi ceilalţi prieteni ai ei şi astfel ne-am înconjurat de copii, vorbind cu ei o oră şi ceva. Ne-au poftit apoi pela ei pe acasă. Nu-i puteam refuza. Intr'o râpă retrasă îşi făcuseră cu două zile înainte, casele lor. Din nisip, desigur. Cici ca cea mai mare, ni le-a recomandat : Aici locueşte ea, dincoace Puiu, apoi Nicu şi Stela. Dar Puiu-i mare lenevos. Uite că nici nu şi-a făcut curte bună. Ne poftеşte pe scaune — bolovani alături de case şi ne tratează cu dulceaţă în scoici culese de pe malul mării. Iarăşi motiv de supărare : Puiu n'are grije s'aducă apă rece. Dar Cici e bună şi iartă repede, mai ales când ştie că Puiu deşi mai mic, e mai tare ca ea. I-ar mai trebui o sapă şi o greblă să organizeze complet colonia lor, dar îi e ruşine să ceară la uzină. Ii promitem că-i vom da noi şi astfel ne despărţim prieteni.

Azi dimineaţă se apropie sfioasă de mine şi mă întreabă dacă sunt bucureştean. — „Dar de ce întrebi, Cici ?"

— „Bucureştenii sunt răi şi tanti Miţa mi-a spus să sunteţi din Bucureşti".

— „Nu, Cici, sunt oltean" zic eu, şi astfel i s'a spulberat şi neliniştea cu bucureştenii.

O prietenă mică....

9 Iulie

Astăzi fuseserăm pentru prima dată la Ghiol. Şi pentrucă acum am devenit cu totul marin, pot să trec aici şi programul. Deşteptarea e pela 5½—6 când soarele-şi trimite razele sale dealungul valurilor spre ţărmul plin de trupuri goale, dornice de arşiţă şi de briza mării. Acum, până la 8, sunt cele mai bune raze. Şi ţărmul mării noastre-i minunat: nu-i scapă nici o rază, soarele răsărind drept din faţă, din nemărginirea de valuri. Eri dimineaţă m'am sculat când începea să se lumineze, ca să pot vedea răsăritul soarelui. Marea era liniştită şi depărtările nelămurite. Un vânt uşor venea odată cu muzica abia şoptită a valurilor şi se lovea de ţărmurile înrourate. Şi rând pe rând zorile goneau întunecimile îndepărtate şi dau mării o culoare albastră. Intins pe plaje cu ochii în larg, aştept minunea pe care n'am văzut-o decât în tablouri mai mult sau mai puţin reuşite, răsăritul soarelui la mare. Un vapor cât o barcă de distracţii îşi plimbă silueta abia lămurită la orizont, mergând spre Bosfor. Şi tocmai când nu mă aşteptam, un punct de foc ţâşni în faţa mea. O săgeată aprinsă ce uni în mersul ei cerul cu marea. Vream să nu scap nimic din frumuseţea ce mi se desfăşura înaintea ochilor. Şi iată că apoi erau doi sori: unul în mare şi altul pe cer. De acolo, din depărtări, soarele-şi trimise razele de foc dealungul spinărilor de valuri, până la mine, formând o cale de aur mărginită de câmpii de smarald. Amintirea mă luă de mână şi auzii poveştile copilăriei mele : „....Şi Verde-

*) Lucrare premiată cu premiul II la concursul Ligei pe 1937.

Impărat ceru lui Făt-Frumos să facă până la ziuă un pod de aur peste mare...". Să mai fi fost copil, aş fi aşteptat să iasă Cosânzeana din palatul de cleştar de pe malul mării şi să plece cu tot alaiul, pe podul de aur, spre palatele depărtate ale lui Făt-Frumos, Soarele.

Dar să revin la program. După prima repriză de plajă, luăm cafeaua. Un punct însemnat în viaţa la mare îl formează mâncarea. O poftă de mâncare nebună a pus stăpânire pe noi: toată ziua mâncăm şi nu ne mai săturăm. Pentru că trei lucruri sunt principale aici: plaja, baia şi mâncarea, urmate de un al patrulea, somnul. După cafea, iarăşi plajă. Acum poate să mă ardă soarele cât poftește. Sunt negru ca un drac botezat în catran. In pauze facem baie în mare. M'am obicinuit şi cu marea, aşa că acum e o plăcere să mă joc cu valurile.

Pela 10 jumătate plecăm la Ghiol care-i la vreo 500 metri departe de noi. Astăzi fuseserăm prima dată şi ne mânjirăm cu nomol peste tot. Mirosea cam urît, şi era aşa de unsuros şi negru, de par'că era păcură. Apoi începurăm să ne râdem unu de altul, de aşa frumuseţi ce suntem. Şi pe când şedeam întins la soare, ca să transpir, mă gândii: Iată că acest nomol mă va vindeca de începutul de reumatism de astă primăvară. Câţi nu aleargă după el şi câte binefaceri nu face, aşa negru şi puturos cum e. După transpiraţie urmează baia în Ghiol. Este o apă aşa de sărată, încât ne ţine deasupra. Ne duserăm tocmai în larg, pela mijloc şi deacolo salutarăm trenul ce venea dela Constanţa. Cu chiu, cu vai ne spălarăm şi de nămol şi, după ce apa se evaporă, pe noi rămaseră valuri — de sare. La masă mâncarăm cu o poftă de lup şi apoi dormirăm două ore. In program sunt trei, dar eu şi Trică ne scularăm şi plecarăm să facem baie mai departe, în liniște. Ne jucarăm cu valurile până ostenirăm. Făcurăm baie şi cu ceilalţi, luarăm apoi gustarea şi trecurăm la terenul de volley.

La masă ne distră mult un ţigan ce vine în fiece seară cu vioara şi, după ce şi-o acordează, începe să cânte dela colţ. Cântând face câte un pas, aşa că după două cântece este în mijlocul nostru. Are nişte mustăţi minunate. Ceata noastră l-a şi botezat: Mitică trubadurul.

Este ora 10, trebue să mă duc la rugăciune, ce se face pe malul mării. Cât de frumos răsună „Porunca cea cu taină" în noaptea ce se întinde pe valurile obosite.

13 Iulie

Imi place să mă scol de dimineaţă şi să văd cum se populează plaja. Primul se iveşte mecanicul urmat de un băiat de vrea 12 ani, schiop. Dar ei nu fac cplajă ci se duc la pescuit. Cât îi invidiez. Ajunşi pe plajă între barca lor mică şi lunguiaţă, sprintena „Namy" şi o împing pe valuri. Au adus şi lopeţile şi se avântă voioşi în larg, ca să pescuiască în răsăritul soarelui. Peste puţin soseşte mai departe o colonie de fete, cu gălăgia caracteristică. In partea opusă e o colonie cercetăşească. Pe plaja noastră apare mai întâi un bătrân suferind, urmat de Erji, una ce vrea să se bronzeze în cinci zile, cât are concediu. Colegi-mi sosesc plini de gălăgie — doar suntem deşteptătorul coloniei, — urmaţi de ceilalţi cetăţeni ai coloniei. Plaja-i încheiată.

Alaltăeri seară am avut noi şezătoare — desigur improvizată. O seară plăcută. Deseară e la colonia C. F. R. copii, şi suntem şi noi poftiţi. Plănuirăm să vorbim cu trei bărci pentru o dimineaţă de pescuit.

15 Iulie

Deşi-i plajă, scriu. Fuserăm la pescuit. Incă de cu noapte ne scularăm şi aşteptarăm bărcile vreo jumătate de oră. Veniră leneşe, mânate de barcagii tăcuţi, cu muschi de oţel. După ce făcurăm câteva viragii în larg, aruncarăm undiţele. Dar se vede că şi aici se cere experienţă şi noroc, deoarece cincisprezece inşi nu prinserăm decât un peşte — nici nu ştiu cum îi zice — trofeul expediţiei noastre. Costaş şi Nuţa avuseseră rău de mare, aşa că ne distrarăm puţin şi pe socoteala lor. Dar mi-e să nu pierd gustarea de 10, aşa că termin. Iată o dimineaţă plăcută.

18 Iulie

Oare voi putea să uit curând noaptea aceasta? Stau acum singur pe plajă şi încerc să mi-o reamintesc.

Ne-am culcat aseară ca de obiceiu, pela zece şi jumătate. Dar pela unu, Sever printr'o mişcare greşită cade din pat. Atât fu deajuns ca să mă deştept şi eu şi Victor şi să începem să râdem. Nenea Viţă ordonă linişte şi cum noi n'aveam poftă de aşa ceva, ieşirăm afară. Sever ne urmă şi el. Afară, lună şi frumos. Hai pe plajă, să ne plimbăm. Şi astfel, în noaptea clară, trei umbre albe călătoreeau tăifăsuind pe plaja umedă de roua nopţii. La cercetaşi, foc rămas dela şezătoare. Ne ducem şi-l aprindem şi stăm pe lângă el ca „haiducii", speriind un biet întârziat ce se întorcea din oraş. Din depărtare veni până la noi cântecul lin al unui pescar sau barcagiu întârziat pe valuri. Şi-un dor nebun de-a ne plimba şi noi cu barca, noaptea, veni odată cu acel cântec Cum să facem? „Namy" şedea răsturnată pe ţărm, dar n'avea lopeţi. Şi apoi ne vede şi paznicul „Farmecului" să câştigăm întâi pe paznic. Târgul se făcu repede în schimbul a două pachete cu tutun, mai ales că ne cunoştea. Sever, mai uşor de mână şi mai iute de picior luă lopeţile dela uzină, pe nesimţite, şi iată-ne marinari nocturni. Bucuria noastră nu mai avea margini. Dar nu ne încumetarăm spre larg ci numai dealungul plăjii. Ce legănare plăcută, ce muzică de valuri încântătoare. Şi începurăm şi noi să cântăm.

Noaptea, cântând culcat în fundul unei bărci lăsată aproape în voia valurilor, cu ochii pierduţi în nemărginirea albastră punctată cu mărgăritare, ce poate fi mai plăcut?!

Azi dimineaţă mulţi se mirară de ce „Namy" este umedă şi de ce noi dormirăm tot timpul pe plajă.

22 Iulie.

Aseară mă vizită acasă Cici. Deschise uşa încet, se uită să vadă dacă mai e cineva în cabană şi nevăzând decât pe Trică şi pe mine cetind, veni fuga lângă mine. Imi spusese eri o lipsă: Ea n'are atâtea scoici şi sidefi frumoşi ca Puiu şi el îi face necaz. I-am spus că o voi învăţa eu astăzi cum şi unde să găsească sidefi frumoşi şi scoici multe şi veni să întrebe. Azi dimineaţă eu spusei la cei mici că mi-ar trebui nişte sidefi şi scoici şi ei, bucuroşi, se oferiră să-mi culeagă mie pe ziua de astăzi. Aşa că mă văzui proprietarul a două buzunare de scoici şi sidefi. Alesei o parte şi le pusei într'o cutie, pe care scrisei: „Lui Cici, prietena mea". Când o primi, nici nu-i venea să creadă. Ii spusei că zilele acestea ne vom fotografia cu, Trică şi cu ei. Plecă spre ceilalţi sărind şi râzând.

Eri am fost la Tekirghiol-Sat. Ne-am dus de dimineaţă pe răcoare, pe jos. Un marş plăcut cu Trică şi Sever. După ce am vizitat satul ne-am dus la biserică unde a slujit Vlădica Vartolomeu. La ieşire a vorbit studenţilor. Am plecat de acolo cântând. Imi place mult să vagabondez, având ca tovarăş pe Trică. Am fost până spre Mangalia, în două rânduri la Eforie, apoi în fiece seară facem escapade. Pentru zilele acestea am proectat cu toţii vizitarea Constanţei şi o plimbare cu vaporul, o oră sau două.

25 Iulie.

Se apropie sfârşitul lunei. Din fericire văd că nu m'am plictisit nicidecum până în prezent. Distracţii noi şi frumuseţi nebănuite vin pe fiece zi. Aseară încă ceva frumos. Fiindcă dormisem dela 2—4, m'am sfătuit cu Trică şi Sever să stăm târziu şi să vedem răsăritul lunei. Zis şi făcut. Era aşa linişte şi senin după ora zece şi noi stam fără cuvânt, cu gândurile departe. Incet, încet, în depărtare, trei vapoare — trei grupuri de lumini — pluteau spre necunoscut, ca'ntr'o romanţă minulesceană. Şi mai târziu minunea se arătă iarăşi, dar de data asta o minune blondă, scăldată în argint. O cale albă, strălucitoare, venea din depărtările întune-

coase spre noi, o cale senină înconjurată de întunecimi, o cale ce se mişca de par'că ar fi fost bătută de vânturi, o cale supravegheată continuu de regina nopții şi a valurilor, valuri ce-i cântau imnuri neînțelese de muritori. Şi iată că dorii ceva: Ca din depărtări să apară pe calea de argint şi valuri mântuitorul, ca oarecând pe marea Tiberiadei, să înainteze şi să spună înălțând brațele: „Pace vouă!" Aşi fi avut maximum de frumusețe şi sublim al acestei nopți.

Astăzi voirăm să trecem Ghiolul dar pela mijloc mi se întâmplă un accident: nefiind atent, mă lovi un val şi-mi băgă apă sărată pe nas. Am strănutat aproape trei minute, susținut de ceilalți ce râdeau cu lacrimi. De necaz hoinării şi eu toată după amiaza.

29 Iulie.

Sunt trist. Astăzi când venii dela Ghiol, văzui un băeţaş înecat. Un copil de şcoală primară, venit la colonia C. F. R. Bunică-sa, plângea tăcut la căpătâiu-i. Ce trist....

Şi după masă, fără de veste, marea se agită. Nişte pescari din Deltă ce se duceau spre Mangalia traseră pe plaja noastră, întoarseră bărcile contra valurilor şi ne spuseră că va fi furtună. Intr'adevăr cerul era înnorat şi marea agitată. Cât am dorit o zi sau o noapte de furtună, să aud marea urlând şi valurile spărgându-se cu plesnituri, de ţărmuri. Dar nu fu nimic. Pela 7 începu să se potolească, pescarii noştri cu care ne împrieteniserăm aproape, plecară cântând şi noi rămaserăm trişti, lipsiți de un spectacol pe care-l aşteptam de-o lună şi pe care nu ştiam când îl vom vedea.

31 Iulie.

Mă aşezai să-mi scriu ultimele însemnări marine. Deci niciodată poate nu voi mai scrie la această masă, în Cabana No. 12, aşa de primitoare. Este ziua despărțirilor, ziua tristeţelor ce cu greu se pot vedea în cuvinte. Toată ziua de astăzi fusei cu gândul acesta: Aceasta-i ultima plajă, ultima bae în Ghiol, ultima în mare, ultima plimbare pe plajă, ultimul joc de volley. Aseară am fost — tot pentru ultima oară — în oraş şi venind pe plajă pela 1, ne-am gândit să ne luăm rămas bun şi dela nopțile marine. Şi am făcut o baie nocturnă în mare. Valurile au venit şi şi-au luat rămas bun, lovindu-ne trupurile în ritmul acela plin de spume şi muzică, umezindu-ne corpurile şi amintirea.

La 12, Cici veni aproape plângând şi-şi luă rămas bun dela noi. Şi rând pe rând plecară cu diferite trenuri, majoritatea „Fermecătorilor". Farmecul are un aspect de sat evacuat din pricini neînțelese. Pentru acasă am luat printre altele şi două casete ornate cu scoici. Amănunt interesant: Le-am cumpărat dela un chinez... românizat.

Dar cel mai reprezentativ exemplar marin sunt chiar eu, aşa negru şi plin de amintiri plăcute cum sunt. Desigur că-mi luai rămas bun şi dela Namy, barca ce ne-a purtat atât de frumos pe valuri. După masă şezui aproape o oră privind marea, nemărginirea aceea de valuri albastre şi mişcătoare. Mă uit împrejur: ce tristă-i cabana, părăsită de toți. Trăsura a sosit. Plecăm cu trenul de 6.

Oare când voi mai veni pe aici? Voi privi încă odată, plecând, „Farmecul", marea şi plaja vacanței anului acesta, locuri dragi, de care mă despart cu părerea de rău.

DINESCU I. GHEORGHE
Seminarul Central - Bucureşti

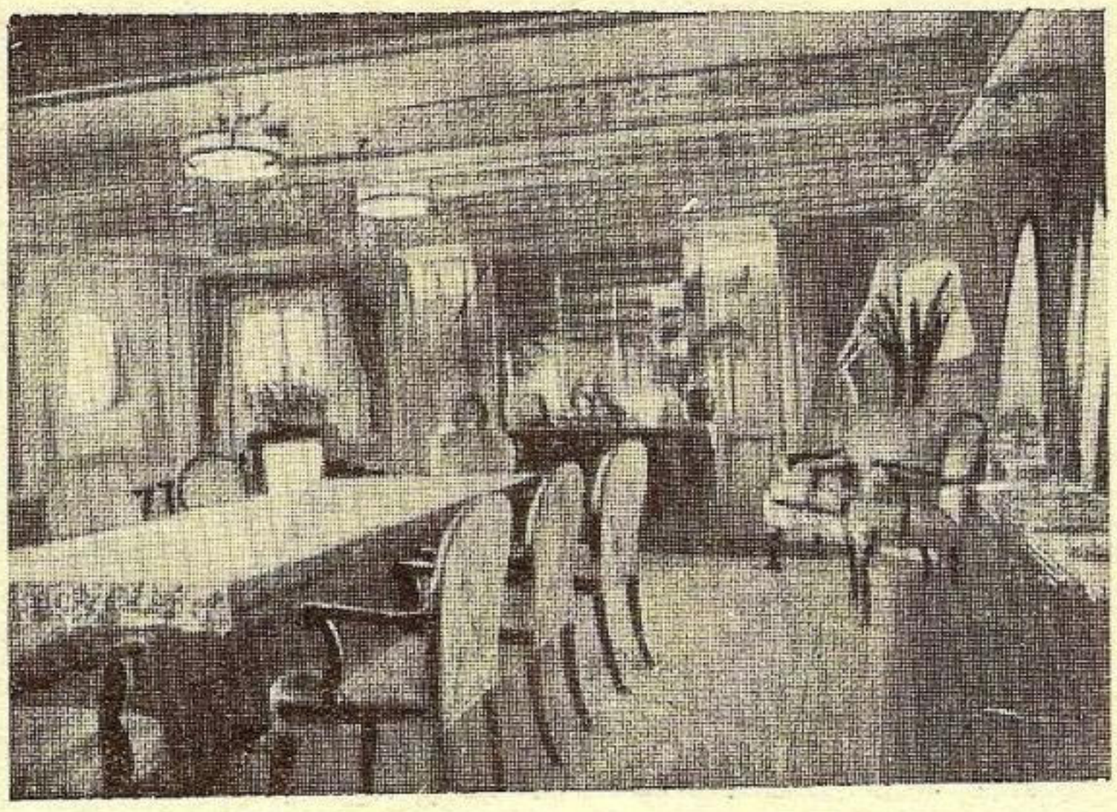
„SAROGAZ"
SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ
PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR
(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul Oficial No. 245 din 1935.
BUCUREŞTI
DIRECȚIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27
FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

N. M. S. „LUCEAFĂRUL"

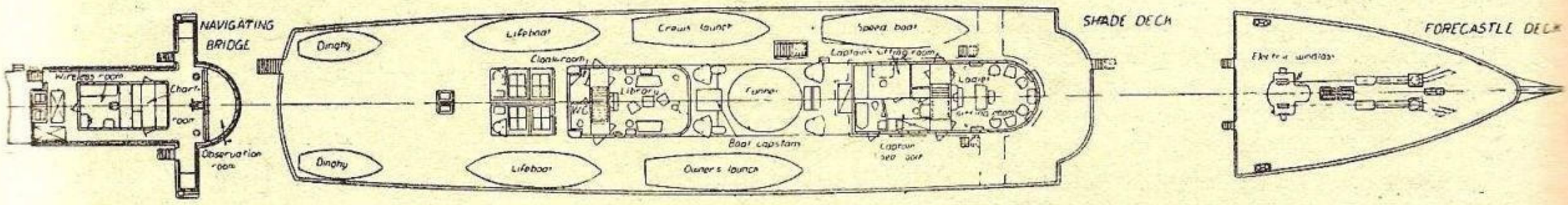
Yachtul „Luceafărul" sosit de curând la Constanța, adus din Glascow cu personal românesc, așa cum am anunțat în numărul trecut, se numea mai înainte *„Nahlin"*. El are caracteristicile următoare :

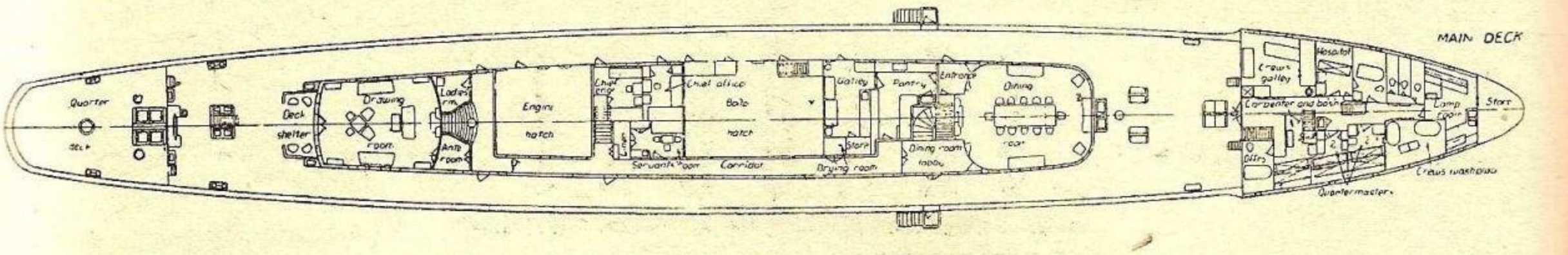
Lungimea 100 metri.
Lărgime 12 metri.
Tonaj 2.150 tone.
Turbinele 4.000 cai.
Viteza 17,4 noduri.

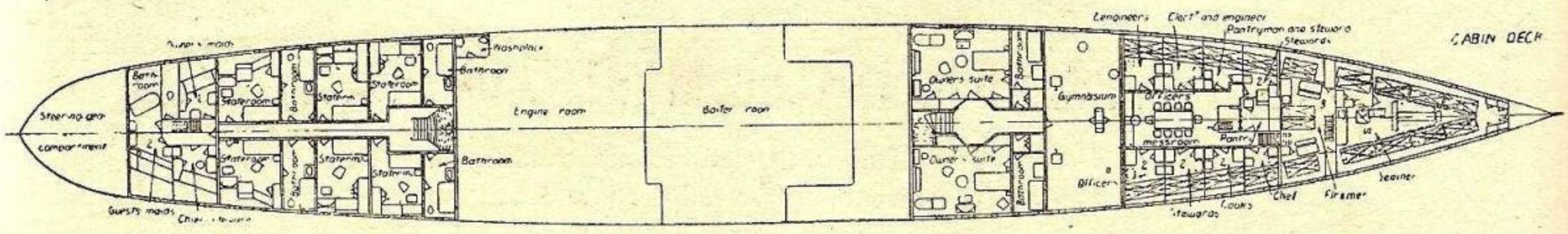
Din planuri se poate vedea că are trei punți. Cea superioară e împărțită în trei : la pupa comanda, camera de navigație cu sondă electrică ultra sonoră, loc electric, busolă giroscopică, pilot automat și T. F. S. ; la mijloc, spre prova un elegant salon, cabinele comandantului, biblioteca, fumoarul ; la prova vinciul electric al ancorei.

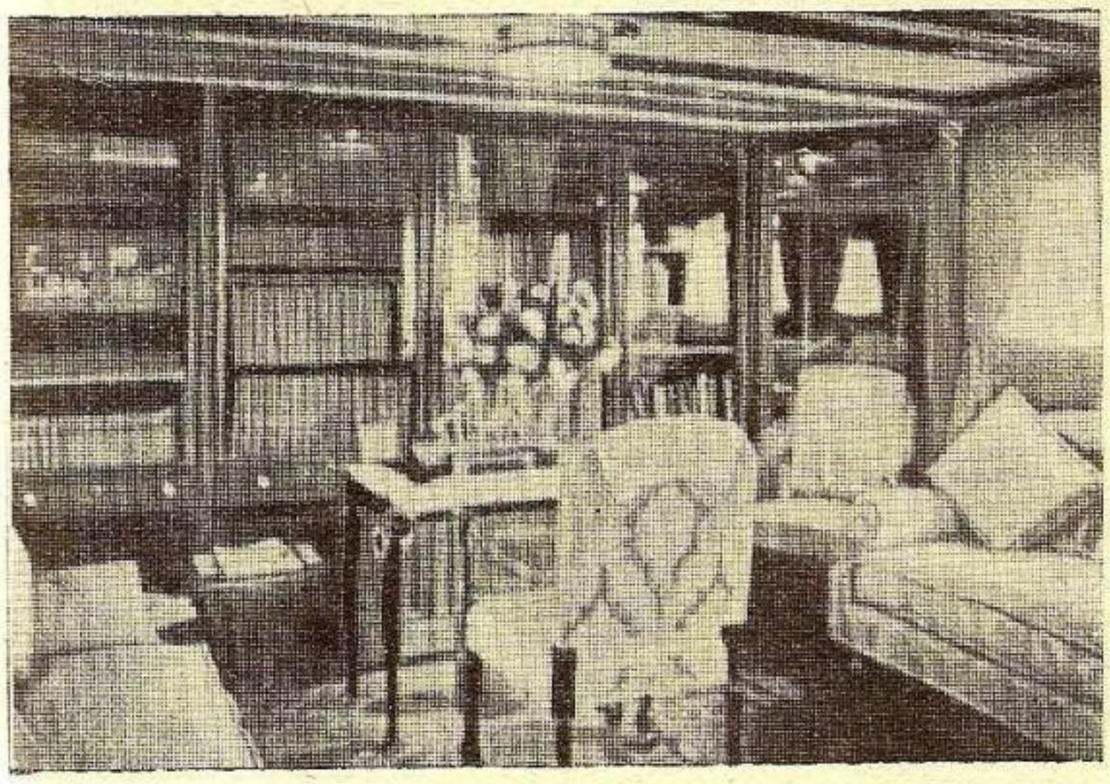


Sala de mâncare a N. M. S. „Luceafărul".









Biblioteca N. M. S. „Luceafărul".

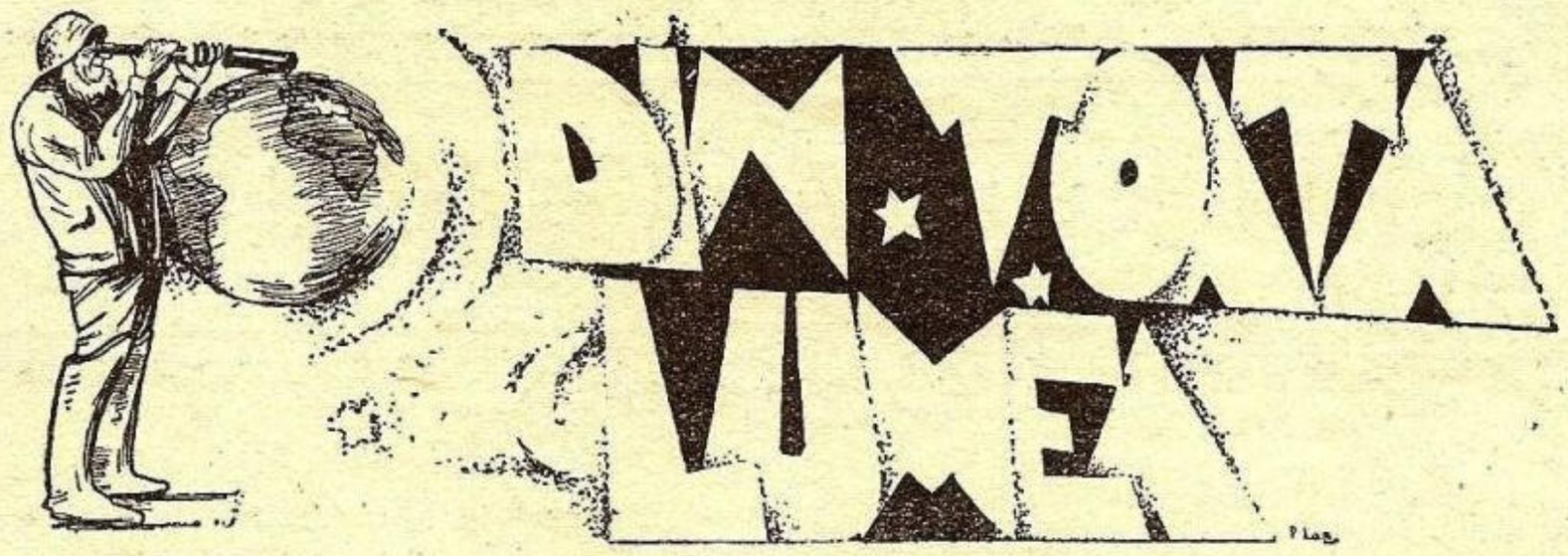
Pe puntea doua, cea principală, la prova sunt locuințele maeștrilor, ofițerilor. Sub salon e sala de masă, cu bucătăria, cambuza, cabinele mecanicilor și după mașini, un alt salon.

Sub punte la pupa sunt 6 cabine pentru invitați, cu băi, cabine de serviciu. La mijloc, sub sala de mâncare, cabinele gazdelor, iar la prova cabinele și careul ofițerilor.

După cum se vede, ca particularități, comanda e la pupa, iar personalul întreg, — ofițeri, maeștri și echipaj, — la prova.

Din fotografii se poate vedea eleganța interioară, care corespunde eleganței formelor.

(după Le Yacht)



MANUAL DE BUCĂTĂRIE NAVALĂ

Amiralitatea britanică a editat un *manual de bucătărie navală* care deşi a fost pus în vânzare cu preţul de 3½ shillingi, este aproape epuizat.

Englezii ţin foarte mult cu mâncarea să fie făcută în condiţiuni cât mai favorabile, aşa ca să fie şi gustoasă şi presentabilă. Deaceia pe fiecare navă de război a Marinei engleze se dă cea mai mare atenţie când e vorba să fie complectat personalul navei cu bucătari.

Există chiar şi o anecdotă care explică deosebita grije pe cari o au englezii când e vorba de bucătărie. Se spune că un amiral englez, observând că i-se servise o masă rău preparată, s'a supărat şi a cerut explicaţiuni ; i s'a raportat că mâncarea fusese pregătită de ajutorul de bucătar, deoarece titularul fusese băgat la închisoare pentru motive de constrângere disciplinară. Atunci, amiralul, chemând pe secundul navei, care pedepsise pe bucătar, i-a spus aceste memorabile cuvinte : „Să-ţi aminteşti, în viitor, că oricând pot găsi un alt secund, dar nu este tot aşa de uşor să găsesc un bucătar bun !!"

CONSTRUCŢIILE NAVALE MONDIALE

Publicaţia *„Lloyd Anversois"* dă următoarea statistică în legătură cu navele comerciale construite în 1936.

Au fost construite 416 nave cu aburi, dintre cari 192 au fost construite de şantierele engleze.

Navele cu motoare au atins numărul 530.

S'au mai construit 53 veliere şi salande.

Tonajul celor cu vapori atinge 877.746 tone, iar al motonavelor 1.202.476 tone.

Cifrele de mai sus arată în mod concludent avântul motonavelor.

EVOLUŢIA CONSTRUCŢIEI MOTONAVELOR

Pentru a se vedea mai bine avântul luat de construcţiile navelor cu motoare redăm mai jos o statistică publicată de *Rivista Nautica - Italia Navale.*

In 1926 au fost construite 308 motonave de 1.970.000 tone.

In 1928 au fost construite 263 motonave de 1.700.000 tone.

In 1930 au fost construite 253 motonave de 1.620.000 tone.

In 1932 au fost construite 82 motonave de 460.000 tone.

In 1934 au fost construite 131 motonave de 816.000 tone.

In 1935 au fost construite 226 motonave de 1.325.000 tone.

In 1936 au fost construite 348 motonave de 1.800.000 tone.

Se observă un regres rapid care corespunde anilor de criză generală când majoritatea vaselor de comerţ stăteau desarmate prin porturi, şomând din lipsă de navlu. Anii din urmă probează trecerea crizei şi reluarea cu încredere a construcţiunilor datorită cererii din ce în mai mari.

FLOTA ENGLEZĂ LA SPITHEAD

Revista navală din baia dela Spithead a fost un spectacol tot aşa de măreţ ca şi serbările încoronării dela Londra.

Cele 150 nave de război engleze, la cari se adăogau 17 nave ale marinelor (între cari era şi distrugătorul român REGINA MARIA) erau ancorate pe 2 linii paralele lungi de 6 mile.

Totalul de aproximativ 650.000 tone, adică aproape ½ din întreaga flotă engleză, cuprindea toată *Home Fleet* şi o parte din flota din Mediterana, compuse din 11 chiurasate şi crucişetoare de luptă, patru portavioane, 16 crucişetoare, 60 distrugătoare, 24 submarine, avizo-uri şi multe alte nave de diferite categorii.

Marea majoritate a acestor nave mai luaseră parte la o revistă asemănătoare în 1935 cu prilejul jubileului regelui George V.

Numai crucişetoarele *Southampton* şi *Newcastle* de 9.000 tone nu fuseseră la acea revistă navală din 1935 precum şi crucişetoarele *Coventry* şi *Curlew*, de curând transformate ca nave contra-avioane, cari reprezentau o idee nouă în tipurile de navă.

Deasemeni au fost remarcate frumoasele şi noile distrugătoare din clasa G şi H precum şi distrugătorul *Icarus*, primul terminat din seria comandată în 1935.

Cele 3 mari submarine, de 1850 tone, *Thomas, Severn* şi *Clyde* sunt azi cele mai rapide la suprafaţă deoarece viteza lor a depăşit 22,5 noduri.

Numai cei cari au luat parte ca spectatori sau ca participanţi la această revistă navală, au putut să aibă o adevărată impresie asupra formidabilei flote care flutură la catarg pavilionul *Union Jack*.

CÂTEVA DATE ASUPRA FLOTEI ENGLEZE

Aceste date se referă numai la navele cari trec de 2000 tone deplasament, adică numai la navele cari iau parte la traficul internaţional.

In 1936 totalul navelor din toată lumea, din această categorie a atins 51 milioane tone faţă de 1914 când totalul era de 34 milioane tone şi 1929 cu 53 milioane tone.

Din totalurile acestea mondiale, Marea Britanie avea în 1914, 17 milioane tone, în 1929, 17,6 milioane, iar în 1936 numai 15 milioane.

Tonajul britanic cuprinde 60% din nave, cari nu sunt mai vechi de 15 ani, pe când tonajul navelor străine cuprinde 60% nave cari sunt mai vechi de 15 ani.

Jumătate din navele britanice au viteza dela 12 noduri în sus pe când 70% din navele străine au viteze dela 12 noduri în jos.

58% din tonajul navelor frigorifice din lume şi 25% din tonajul petrolierelor, îl deţine Anglia.

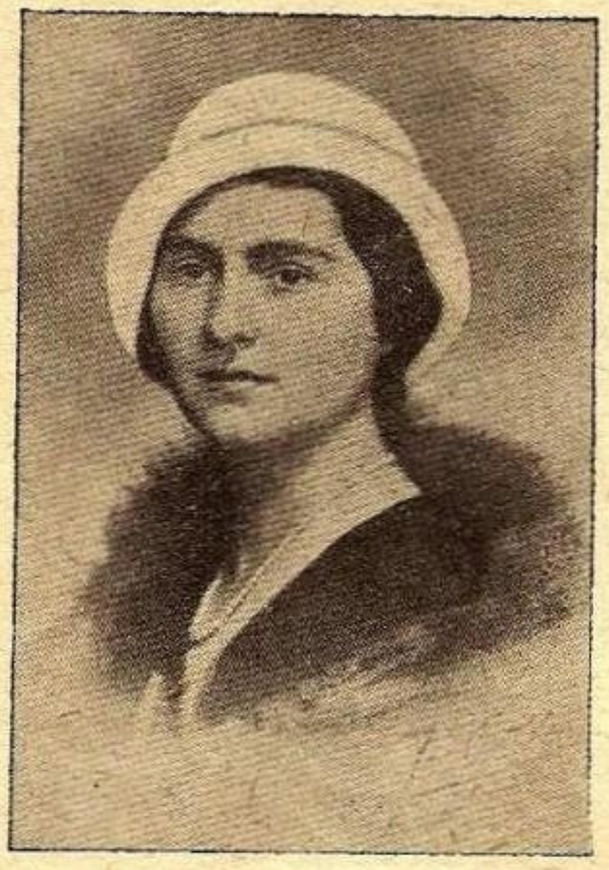
INFORMAŢII — NOUTAŢI

ŞTIRI DIN ŢARĂ

O femeie cu medalia maritimă.

Pe lângă Alteţa Sa Imperială Arhiducesa Ileana, a mai fost decorată cu Medalia Maritimă cl. III-a, doamna IRINA CONSTANŢIU, fica d-lui general Constanţiu, *pentru „dragostea cu care a îmbrăţişat marea, secondând tot timpul pe comandantul vaporului românesc „Ing. Vlasopol".*

Tânăra şi energica decorată, s'a dedicat carierei marinăreşti, luând brevetul de căpitan de lungă cursă, făcând serviciul uneori chiar de comandant pe vaporul „Inginer Vlasopol" cu o competinţă atât în conducerea şi gospodăria navei, cât şi în operaţii de navlosiri, cari au uimit



Doamna Irina Constanţiu

nu numai cercurile marinăreşti române, în cari doamna Constanţiu era o „rara avis", dar şi pe cele străine, dela Gdynia până la Buenos Aires, porturi în cari aproape regulat nava face curse.

E un exemplu pilduitor pentru româncile noastre, care prin curajul lor au început a fi răsplătite cu bine meritate medalii maritime şi aviatice, ca D-rele Brăescu, Marina Ştirbei, Cantacuzino. Nădăjduim că el va fi urmat, mai ales că în marină e unica.

Cu acelaşi decret a fost decorat şi d. Căpitan *S. V. Vlasopol,* proprietarul şi comandantul vaporului sus numit.

CONCURS DE YOLE PE LACUL HERESTRAU

Sâmbătă 2 Octombrie, ora 4 după amiază a avut loc pe lacul Herăstrău, la Sediul Yacht Club Bucureşti un concurs de yole olimpice la care au participat cluburile: Y. C. R. R., Y. C. B., Metropola, Marina Constanţa şi 2 individuali, pe ambarcaţiuni puse la dispoziţie de către Y. C. B.

Parcursul în triunghiu, a fost străbătut de două ori de către cele 10 yole participante. Cluburlie au concurat cu câte o echipă de 2 persoane cari au alergat alternativ pe ambarcaţiunile de fabricaţie românească şi germană.

Clasamentul pe cluburi a fost următorul:

I. Marina Constanţa;
II. Metropola;
III. Y. C. B.
IV. Y. C. R. R.

Clasamentul individual:

I. Domnul Dallhöf;
II. Domnul Cpt. Mocanu;
III. Domnul Popper;

Vântul, forţat 4 m/sec., a prilejuit o frumoasă dispută, soldată — în ambele curse — pe ultima latură a parcursului.

De remarcat ţinuta yolei No. 8, de fabricaţie românească pe treaptă de egalitate cu cele mai bune străine.

Clubul Marina din Constanţa, secţia sporturi nautice, participă pentru prima oară la un astfel de concurs, ceiace nu l-a împiedicat să-şi însuşească trofeul.

Organizarea a fost admirabilă, nici una din obişnuitele încurcături la plecare sau parcurs. — Aceasta vădeşte atât competenţa juriului, cât şi rutina participanţilor.

Domnul Căpitan de Marină Martac Alexandru a condus concursul cu autoritate şi competenţă.

Domnul Colonel Davilla, Vice Preşedintele F. R. F. A. a dat sprijinu său, cu amabilitatea şi solicitudinea cunoscută.

D remarcat că acest concurs a întrunit numărul cel mai mare de participanţi la o cursă de vele în ţară la noi, până în prezent.

ŞTIRI DIN STRĂINĂTATE

ANGLIA

■ *Săptămâna Marinei.*

Deşi Anglia are cea mai mare flotă din lume, totuşi şi acolo se simte nevoia unei propagande care să arate marelui public importanţa puterii maritime şi nevoia unei cât mai puternice marine. Pentru aceasta există o ligă navală, — *„Navy League",* — căreia, ca pretutindeni de altfel, guvernul şi în special amiralitatea îi dă tot sprijinul.

Pentru aşi atinge scopul, în fiecare an e o săptămână a marinei, când toţi membrii ligei au dreptul a vizita navele de război, iar serbările, demonstraţiile, conferinţele se ţin lanţ.

Forţa Ligii Navale engleze e atât de mare în cât au delegaţi în comitetul amiralităţii, iar membrii ei nu votează la alegeri de cât pe acei deputaţi cari se leagă a susţine în cameră programul naval adoptat de amiralitate. Şi acolo parlamentarii se ţin de cuvânt.

■ *Marină sau aviaţie, ori marină şi aviaţie?*

In Anglia, — şi nu numai acolo, — are loc o aprigă luptă între cei cari susţin „totul pentru aviaţie şi nimic pentru marină" şi cei care văd, cum s'a văzut la noi, tăria de neînvins a unei ţări într'o „aviaţie şi marină cât mai puternică". Polemicele dârze şi uneori cu caracter personal, semănând în popor neîncrederea în conducătorii şi comandamentele celor două arme, *Navy League* a făcut un apel în care arată că „numai o putere navală care să stăpânească mările şi o putere aeriană neinvicibilă lucrând cât mai

strâns împreună" e o cauză demnă de susţinut şi invită pe combatanţii condeiului să-şi pună talentele pentru o cauză superioară unor polemici deşarte, care nu poate duce decât la dezastru.

■ *Satistica sinistrelor maritime.*

In comunicarea făcută la Camera Comunelor de *Dr. Burgin,* secretarul parlamentar pentru *Bord of Trade,* acesta a arătat că numai datorită *radio-telegrafiei,* siguranţa navigaţiei a crescut considerabil.

In 1905—910, media anuală era de 87 nave engleze scufundate şi 405 vieţi perdute.

In 1931—35 media anuală a fost de 45 nave şi 82 persoane.

In 1936 media anuală a scăzut la 35 nave şi 9 persoane.

■ *Staţiuni şi serviciu de radio pentru pescari.*

La Hull a fost inaugurat un serviciu experimental de radiotelefonie pentru navele de pescari şi navele de mic tonaj care se găsesc departe de Hull, pe o rază de 200 mile.

De-acuma pescarii, cari înainte erau lipsiţi de veşti săptămâni întregi cât stăteau în mare, vor avea la îndemână acest serviciu radio telefonic care este la îndemâna oricui, tariful comunicărilor fiind foarte redus.

lat de 19 m. pescaj 8 m., are 7850 tone deplasament motoare Diesel de 8000 c. v. şi 16 noduri viteză în serviciu.

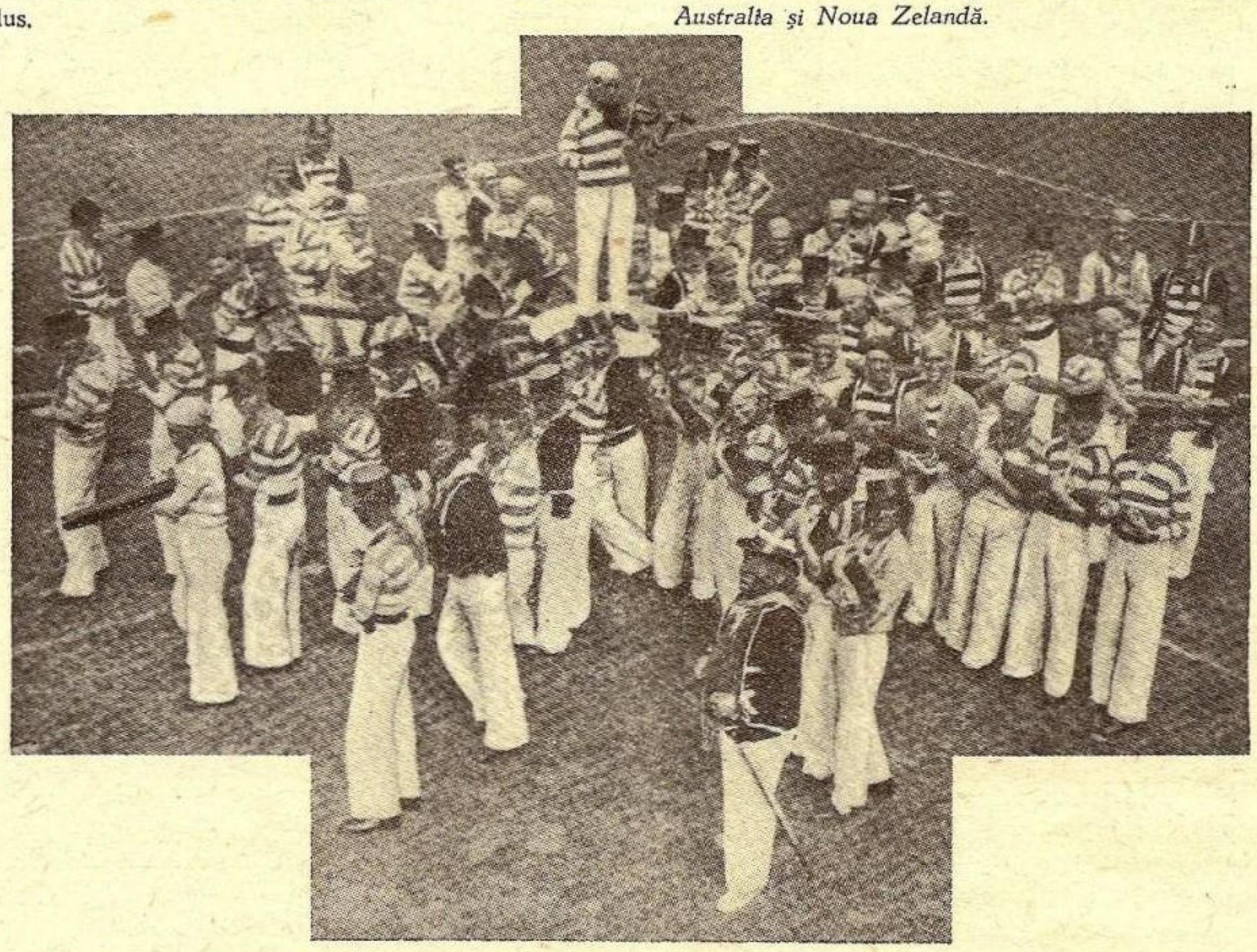
In toate calele şi magaziile sunt instalate ramificaţii dela frigoriferul central constituit din 3 compresoare duble sistem Hall cu Bioxid de carbon, având fiecare o capacitate de 45 tone ghiaţă/oră. Centrala frigoriferă mai cuprinde 3 motoare electrice de câte 135 c. v. care dau energia necesară compresoarelor şi auxiliarelor (3 condensoare, 3 evaporatoare de bioxid de carbon, 2 pompe centrifuge pentru circulaţia apei de mare pentru răcirea condensoarelor, 5 pompe centrifuge şi una alternativă pentru saramură).

Această *„uzină frigoriferă"* va trasporta carne tăiată şi înghetată, diferite aimente cari se strică la căldură şi fructe.

■ *Nou cargobot rapid.*

Compania *Commonwealth & Dominion Live* a construit o motonavă de 9687 tone cu motoare Diesel-*Doxford* care dau o viteză de 16 noduri. La probe, nava *Part-Jackson* a luat 17,6 noduri.

Nava are instalaţii frigorifice şi va fi pusă pe linia *Londra Australia şi Noua Zelandă.*



Săptămâna mării în Anglia: Pe una din pieţele Londrei, echipaje în costume epocale manevrează cabestanul.

■ *Activitatea flotei comerciale.*

Amiralitatea engleză a făcut o statistică foarte interesantă din care se vede impresionanta activitate a flotei comerciale britanice.

A cerut să i se comunice precis, situaţia fiecărui vapor mai mare de 3000 one registru brut care se afla în mare sau în porturi în ziua de 7 Martie a. c.

Rezultatul se prezintă astfel: dintr'un total de 2457 vapoare cari depăşesc cele 3000 tone, navigau în marea largă 1462, 143 făceau navigaţia de cabotaj iar în porturi se aflau 852. Din cele 852 vapoare aflate în porturi la 7 Martie, 410 se aflau în porturile europene, 94 în cele indiene, 63 în Canada şi Coasta Orientală a Statelor Unite, 55 în Australia şi Toua-Zelandă iar 50 în porturile sud-americane din Atlantic şi Pacific.

■ *Nava frigorifică ROCHESTER-CASTLE.*

Şantierele *Harland & Walff* din Belfast au lansat cea mai mare navă frigorifică a companiei *Union-Costle-Line.* Lung de 137 m.

■ *Noul statut al Aden-ului.*

La 1 Aprilie a. c. Aden-ul a încetat de a mai fi sub controlul guvernului indian şi a devenit o colonie administrată de guvernul Marei-Britanii.

Aden este un port foarte important de reaprovizionare cu combustibil lichid pentru nave de orice naţionalitate, dar în special pentru cele engleze.

Actualele pompe dela Aden au un debit de încărcare de 800 tone pe oră.

Noul statut este o dovadă că importanţa acestui port este în plină desvoltare.

■ *Mişcarea de nave în portul Londrei.*

Anul 1936 a adus un record în mişcarea navelor, intrări şi eşiri din Londra. Tonajul net la intrări şi eşiri a ajuns în acest an la 62.168.833 tone pe când în 1935 fusese cu 2.406.683 tone mai puţin şi în 1934 cu 3.221.191 tone mai puţin.

Mişcarea aceasta în 1936 reprezintă 17,1% din totalul Marei-Britanii.

In prezent, sunt în curs de executare mari lucrări pentru mărirea portului, fiecare de cheuri şi basine noi şi înzestrarea cu utilajul necesar. Toate aceste lucrări vor costa 12 milioane lire sterline.

■ *Part-avionul Ark-Royal.*

Este primul port-avion mare construit special pentru acest scop. Are 22.000 tone deplasament, lungime 208 m. şi lăţime 28,88 m. Are cea mai spaţioasă şi mai liberă punte de decolare şi aterisare pe care nu o are în present nici un alt port-avion. Coşul este escamatabil în întregime. Va fi armat cu tunuri de 102 m.m. şi va avea la Bord 75 avioane.

Construcţia a mers foarte repede din causă că s'a întrebuinţat foarte mult *sudura electrică.*

Vechea navă, *Ark-Royal,* de 6900 tone, a luat parte la atacul Dardanelelor şi mai este şi astăzi în serviciu pentru experienţe, însă din 1935 numele i-a fost schimbat în *Pegasus.*

■ *Lista noilor nave din programul 1937.*

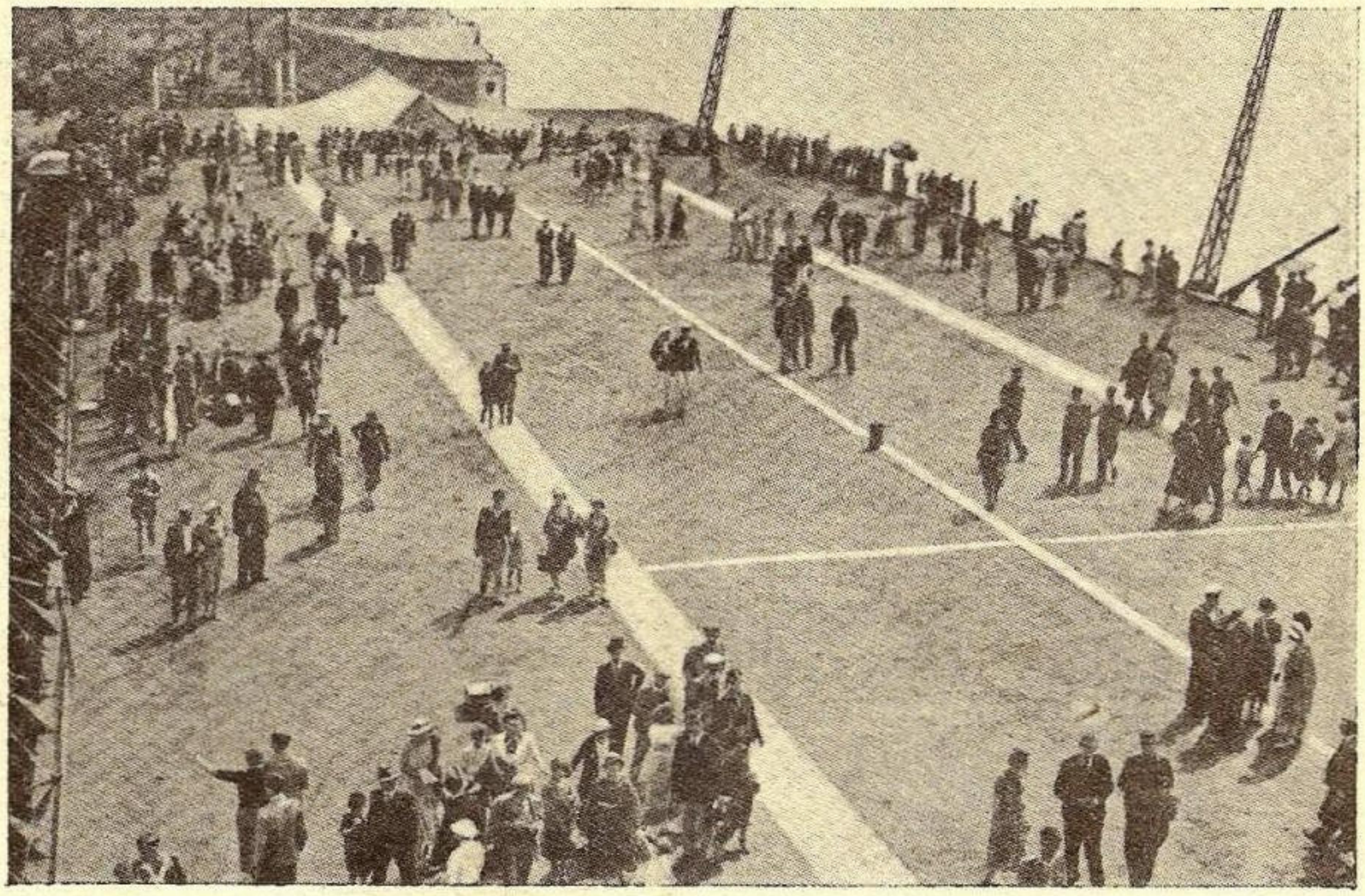
Amiralitatea a publicat lista navelor prevăzute în programul 1937: Chiurasatele *Anson, Beatty* şi *Jellioe;* portavioanele *Formidable* şi *Indomitable;* crucişetoare de 8000 tone: *Fiji, Kenya, Mauritius, Nigeria, Kelly, Kashmir, Kandahar, Kelvin, Khartoum Kimberly, Kingston, Kipling, Laforey, Lance, Larne, Legion, Lightning, Lively, Lookout, Layal;* submarine *Takon, Tarpon, Thistle, Tigris, Triad Truant, Tuna;* dragoare: *Bramble, Britomart, Speedy, Sphinx,* escortare: *Blackswan, Flamingo Pelican;* patrulare: *Guillement, Pintail, Shearwater;* nave-bază de submarin: *Forth* şi *Tyne;* navă hidrografi: *Scott,* 2 canoniere fluviale şi 16 unităţi pentru apărarea barajelor.

ARGENTINA

■ *Reprezentarea pavilioanelor străine.*

In 1936, porturile argentînene au fost vizitate de un număr mai mic de nave ca în anul precedent.

Tonajul global al tuturor pavilioanelor se ridică la 10.047.353 tone.



Săptămâna mării în Anglia: Membrii Ligei Navale pe puntea lui „Couraglous"

■ *Distrugătoarele din clasa J.* — dintre cari 9 fac parte din programul pe 1936 şi 16 din cel pe 1937 nu vor avea 1850 tone ca cele din clasa *Tribal,* ci numai 1650 tone. Vor fi armate cu 6 tunuri de 120 m.m. şi viteza maximă va fi de 36 noduri.

■ Distrugătorul *Sabre,* construit în 1918, a intrat în arsenal dela Chatham pentru a fi transformat ca *navă-ţintă* condusă prin T. F. S. Va fi întrebuinţată la exerciţiile avioanelor torpiloare.

■ *Vedetele rapide lanstorpile* cari se construesc în prezent, sunt în număr de 23. Principalele lor caracteristici sunt: deplasament 15 tone, lungime 18,20 m. lăţime 3,95, pescaj 0,76 m., viteză, peste 40 noduri. Au 2 torpile pe cari se lansează prin pupa, şi mai multe mitraliere. Preţul unei vedete este de 22.000 lire sterline.

■ *Intărirea bazei dela Hong-Kong.*

A fost aprobat proectul de noi lucrări pentru întărirea apărării Hong-Kong-ului. Se prevede construirea a 2 noi porturi, instalarea unei puternice mijloace de apărare aeriană şi angajarea unei baze importante de aviaţie.

Costul lucrărilor se ridică la 8 milioane lire sterline.

Pavilionul britanic a fost cel mai bine reprezentat cu 934 nave-totalizând 3.788.264 tone, adică 37,7% din tonajul global.

Locul al doilea îl deţine *Grecia* cu 394 nave totalizând 1.075.063 tone. (10,7%).

Urmează *Germania* cu 190 nave (8,3%) şiş *Italia* cu 99 nave (6,4%).

Trebue să menţionăm că graţie *D-lui Vlasopol,* armator şi comandant al cargobotului *Ing. N. Vlasopol,* în totalul celor 10.047.353 tone de nave străine intră şi cele câteva mii tone ale navei sale (adică cu 0,05% din tonajul global) cu care Domnia-Sa, în desele călătorii pe care le întreprinde prin cele mai îndepărtate meleaguri, face cea mai lucrativă propagandă de afirmare românească.

■ *Un marinar umblat.*

Contr'amiralul *Jorge Campos Urquiza,* născut în 1880, fost Şef al Escadrei argentinene, a navigat pe toate mările globului totalizând în 40 ani de serviciu activ, peste 300.000 mile.

A fost îmbarcat la bordul fregatei-şcoală *Sarmiento* cu sublocotenent, apoi ca director de studii, ca secund şi comandant

Deasemenea în cariera sa a ocupat diferite servicii importante fiind trimes deseori în străinătate în diferite misiuni sau fiind comandant pe mai toate navele sau pe grupările de nave argentinene.

■ *Sporturile nautice.*

Sporturile nautice au luat un mare avânt în Argentina. Pentru că totdeauna cifrele vorbesc şi conving, vom da mai jos câteva cifre asupra *vâslitului.*

In 1901 erau 6 cluburi cu 890 membri şi 68 bărci.
In 1911 erau 10 cluburi cu 5181 membri şi 650 bărci.
In 1921 erau 23 cluburi cu 13313 membri şi 1340 bărci.
In 1931 erau 27 cluburi cu 24732 membri şi 2294 bărci.
In 1936 erau 30 cluburi cu 25966 membri şi 2620 bărci.

Comentariile sunt de prisos.

BELGIA

■ *Necesitatea unei flote de război.*

Presa belgiană a început o campanie serioasă arătând neajunsurile şi cerând să se reconstitue flota de război.

Cauzele declanşării acestei companii, sunt evenimentele din Spania, şi anume nevoia ce se simte de a apăra şi convoia navele belgiene cari navigă prin apele spaniole, cari în situaţia actuală sunt expuse la orice atac abuziv din partea beligeranţilor.

Se spune chiar că guvernul intenţionează să comande un mic crucişetor care să înlocuiască nava *Ziurina* întrebuinţată din 1915 ca navă pentru paza şi controlul pescuitului.

CHINA ŞI JAPONIA

■ *Puterea navală.*

Deşi războiul nu este încă declarat formal, conflictul fiind în toi, iar problema stăpânirei mării pentru a asigura transportul de trupe şi aprovizionare fiind de actualitate, redăm după ultimele statistici care e puteea maritimă a celor doi beligeranţi:

China are flota împărţită în trei grupe, concentrate la Nankin, Peyang şi Canton. E compusă din 8 crucişetoare cu un deplasament variind între 2.450 şi 4.300 tone, 6 torpiloare, 40 canoniere fluviale, 10 puitoare de mine şi 8 transporturi.

Japonia are 6 cuirasate (tonaj 29.000 până la 32.700), 3 crucişetoare de luptă de 29.320 tone, 38 crucişetoare (3.200—8.640 tone), 4 nave port-avion, 122 torpiloare, 54 submarine, 6 pază-coastă, 16 puitoare de mine, 9 canoniere, 19 drăgătoare de mine, 8 vânătoare de submarine, 3 puitoare de plăşi, 7 nave depozit, 4 transporturi de petrol, 2 trasporturi de materiale şi 4 materiale şi 4 nave şcoală.

ELVEŢIA

Nu trebue să ne mire faptul de a vedea republica elveţiană trecută în rândurile statelor maritime. Mai întâi, pentrucă pe locurile sale minunate, numeroase vapoare şi vaporaşe brăzdează apele care nu totdeauna sunt liniştite; sunt şi pe acolo furtuni şi valuri mari cari pot provoca „răul de mare" cu toate că marea nu este decât... lac.

Elveţia, însă, a devenit şi o ţară maritimă, datorită anumitor lucrări excelente pe Rin, graţie cărora vapoare de mic tonaj pot veni din mare până la poalele Alpilor.

Guvernul a cumpărat de curând la Londra două nave, *Bernina* şi *Albina* de câte 500 tone pe care le va întrebuinţa pentru diferite transporturi între *Basel Londra* şi *ţările scandinave* aşa că pavilionul roşu cu crucea albă va putea fi întâlnit prin Marea Nordului.

FRANŢA

Cele 5 nave comandate de Subsecretariatul de stat al Marinei Comerciale vor fi botezate astfel:

Calédonien, Indochinois şi *Malgache,* cele 3 cargo-uri de 9000 one; *Victor-Schoelcher* (numele fostului Subsecretar de Stat la Ministerul Coloniilor care a reuşit în 1848 să dea un decret prin care desfiinţa sclavia în coloniile franceze) şi *Charles-Plumier* (eminentul naturalist care a explorat şi studiat în secolul XVII Antilele) vor fi cele două banariere cari sunt în construcţie în şantierele *La Seyne.*

■ *Scufundarea crucişetorului Jules Michelet.*

Vechiul crucişetor-chiurasat *Jules Michelet,* întrebuinţat în ultimii ani ca navă ţintă a fost scufundat în timpul tragerilor de calibru executate de escadre din Mediterana. Scufundarea sa produs la al treilea proectil tras de chiurasatul „Tourville".

■ *Călătoria navei-şcoală.* Crucişetorul navă-şcoală „Jeanne d'Arc" a plecat la 29 Oct. din portul Brat în obişnuita călătorie anuală de 10 luni prin toate mările globului, având la bord ofiţerii elevi ai şcoalei de aplicaţie a Marinei franceze. Printre aceştia se află şi aspirantul român *Dumitrescu Jean-Marin,* care fiind primul clasificat la absolvirea anului I al Şcoalei de Aplicaţie a Marinei Regale Române, a fost trimes să urmeze în Franţa anul II al Şcoalei de aplicaţie.

■ *Vapoare vechi şi văduve de marinari.*

Titlul s'ar părea curios, totuş...

Cuirasatul *„Diderot"* împlinind limita de vârstă, a fost scos din serviciu şi trimis la Brest pentru a fi desfăcut ca fier vechi. După ce mărunţişurile au fost demontate, nava tot mai prezinta un interes pentru cei cari nu văzuseră nici odată sau nu pusese încă piciorul pe un cuirasat.

Comitetul Ligei Maritime din Brest a organizat, contra plată vizitarea navei iar fondurile adunate dela numeroşii vizitatori şi turişti cari au răspuns la apel, vor fi vărsate cassei de ajutor a văduvelor şi orfanilor marinarilor morţi pe mare.

Ce ar fi dacă s'ar aplica acest sistem vizitându-se carcassa faimosul brick *„Mircea",* un ofiţer sau maestru povestind vizitatorilor călătoriile pline de peripeţii ale vestitei nave. S'ar mai mări anemicul fond pentru construcţia noului *„Mircea".*

Un echipaj de vesele vâslaşe argentinene

■ *Incurcături Spaniole.*

Porturile din golful Gasconiei sunt pline de vase spaniole refugiate: 23 la La Pallice, 41 pe Gironde şi 13 la Arcachon. Guvernul francez a dispus ca în portul La Rochelle o gardă permanentă să păzească cele 9.000 lăzi ale băncilor din Bilbao.

Patru avioane refugiate la Biarritz după ocuparea oraşului Bilbao, şi-au reluat zborul conduse de piloţi ruşi.

Două transporturi guvernamentale *„Aldecoa* şi *Antonio-Satrustegui"* venind din marea Neagră, s'au refugiat la Alger. Săptămâna trecută au reluat marea sub protecţia flotei guvernamentale spaniole. In acelaş timp semafoarele dela coastă au anunţat apariţia crucişetoarelor naţionaliste *Canarias* şi *Baleare.* Ciocnirea a avut loc la 40 mile de Alger, după care crucişetoarele guvernamentale *Liberdad* şi *Mendes-Nunes,* rău ciocănite, abia au scăpat fugind spre Caratagena. Cargoboatele escortate mărind viteza au căutat să se refugieze la coastă. *Aldecoa* a naufragiat însă pe stâncile din faţa portului Cherchel, iar tovarăşul său s'a apropiat pentru a-i da ajutor. Naufragiatul s'a scufundat încet, iar 2 torpiloare franceze au făcut de gardă pentru a impune respectarea apelor teritoriale.

GERMANIA

■ *Puterea maritimă a Germaniei.*

In 1941 marina de război a Germaniei va fi alcătuită din:

3 cuirasate de 35.000 tone, azi în construcţie;

2 cuirasate de 26.000 tone, — *Scharnhorst* şi *Gneiseanu;*

3 cuirasate de 10.000 tone, — *Deutschland, Admiral Scheer* şi *Admiral* Graf Spee.

2 portavioane de 20.000 tone;

3 crucişetoare de 10.000 tone, — din cari două sunt gata;

11 crucişetoare uşoare de 5.400 — 7.000 tone;

25 distrugătoare;

40 torpiloare;

23.000 tone submarine;

Primul torpilor de 1.600 tone a intrat în serviciu. Are 114 m. lungime, 5 tunuri de 127, 8 tuburi lans torpile de 533, 40.000 C. P. şi o viteză de 37 noduri.

■ *Leberecht Maasz,* primul torpilor din cele 16 de 1600 tone din programul pe 1934, a intrat în serviciu în luna Mai. Principalele caracteristici sunt: lungime de 114 m. putere 40.000 C. V., viteza 36 noduri, 2 baterii quadruple de tuburi lanstorpile de 533 m. m. şi 5 tunuri de 127 m. m.

■ *Viteza crucişetorului japonez Ashigara.*

După ce a participat la revista navală dela *Spithead* crucişetorul Ashigara a plecat la *Kiel.*

Aci, autorităţile germane au făcut o primire entuziastă echipajului japonez.

ITALIA

■ *Numărul submarinelor* italiene va fi în curând cel mai mare, susţine presa Britanică. — Intr'adevăr după ce va fi construite cele 20 submarine puse în lucru anul acesta, Italia va avea 108 submarine dintre cari numai foarte puţine sunt vechi.

Aproape 40% din submarinele italiene au fost construite după 1 Ianuarie 1935.

■ *O încărcătură preţioasă* a avut marele şi luxosul vapor de pasageri *„Conte Verde".* Plecat din Bombay, a sosit la Brindisi (Italia) la 2 Iunie având la bord 540 pasageri dintre cari marea majoritate continuă apoi drumul cu trenul până la Londra pentru a asista la serbările încoronării. Dintre aceştia foarte mulţi erau prinţi şi nababi indieni din care menţionăm numai câţi-va: maharajalii de *Baria,* de *Kutch,* de *Mandi,* rajahii de *Badahur* de *Nilgiri,* de *Darbar,* de *Ramburg* de *Strinivara,* de Johore şi de Travancore.

Toţi aceşti prinţi indieni, cari de obicei sunt încărcaţi cu tot felul de podoabe preţioase, aduceau cu ei cele mai de preţ şi mai frumoase podoabe ce le aveau, pentru a asista la serbările suveranului lor.

JAPONIA

■ *Construirea a două churasate de 50.000 tone.*

Autorităţile navale n'au desmințit svonul care s'a răspândit în legătură cu construirea a două mari chiurasate de 50.000 tone cari ar fi armate cu tunuri de un calibru mai mare ca 406 m.m.

■ *Propaganda navală în popor.*

Cu prilejul celei a 32-a aniversări a victoriei navale dela Tsu-Shima, marina a tipărit şi răspândit o broşură de propagandă în care se dă explicaţii publicului asupra necesităţii unei mari sforţări navale pentru a putea face faţă pericolelor iminente dintre cari cel mai important este pericolul forţelor sovietice şi eventuala posibilitate de concentrare a forţelor prin Oceanul Artic.

OLANDA

■ *4 Submarine au fost comandate* de Ministerul Marinei. — Două vor fi de tipul 0—16 şi vor fi construite de Compania *Droogdak* din Rotterdam iar celelate două vor avea deplasament 950/1200 tone şi 19,5 noduri viteză la scprafaţă. Acestea vor fi construite în şantierele *De Schelde* din *Flessing.*

POLONIA

■ *Exportul polonez şi flota de comerţ.*

Astăzi Polonia are 4 mari companii de navigaţie:

Polish-British-Shipping Co., Polskarob, Zegluga Palska şi *Gdynia-America-Live* cari la 1 Ianuarie aveau o flotă de 96 vapoare totalizând 97.400 tone brute.

Intorcându-ne cu gândul spre trecut, ne amintim că în 1922 Polonia nu avea decât 3 vapoare cari la un loc aveau doar 5371 tone, iar în 1927, 32 vapoare cu 14.191 tone. 50% din navele poloneze sunt tinere, (au vârsta între 1 şi 10 ani), 20% au între 10 şi 20 ani, 20% au între 20 şi 30 ani şi numai 10% sunt mai vechi de 30 ani.

Numai aşa ne putem da seama ce efort colosal a făcut prietena noastră dela nord şi ce desvoltare rapidă a luat flota. Această mare desvoltare a flotei a făcut ca pavilionul polonez să aibă un loc de cinste în traficul porturilor *Gdynia* şi *Danzig.*

Din tot comerţul exterior, 77,2% s'a făcut prin aceste două porturi, dintre cari Gdynia a avut 7.420.000 tone mărfuri tranzitate iar Danzig numai 5.450.000 tone.

■ *Cercetaşii marinari.*

Preocupaţi de problema mării, polonezii n'au neglijat nici cercetăşia, pentru a desvolta spiritul marinăresc. Numărul cercetaşilor marinari se ridică la 3.490 cari au la dispoziţie 1.014 îmbarcaţiuni, majoritatea caiace (757), restul yachturi şi două nave cu pânze, *Zawisza Czarny* (Zavişa cel negru), după numele unui rege medieval şi *Polezuk.*

In 1936 au organiza 188 expediţii cu 177 bărci şi 1696 participanţi, pe râurile şi lacurile interioare, unde sunt 47 de centre de instrucţie. Flotila maritimă, după un antrenament la Gdynia, a făcut vizite în Marea Baltică, nerămânând nici un port necercetat, dând prilej la 375 de cercetaşi să-şi întărească trup şi suflet, să cunoască greutăţie şi farmecul navigaţiei cu pânze. Au vizitat Karlskrono, Visby, Haapsolu, Hangö, Copenhaga, Göteborg, Nehskov, cu destinaţia finală Olanda, spre a lua parte la a V-a jamboare internaţională.

Pentru pregătirea tineretului au fost îmbarcaţi şi 25 ofiţeri activi de marină şi dela uscat, cunoscut fiind că în Polonia ofiţerii de uscat sunt mari amatori de sporturi de apă. Comandantul cercetaşilor marinari e un ofiţer de uscat, generalul *M. Zaruski,* un pasional yachtsman şi marinar desăvârşit.

Străjerii noşti marinari câte centre au, câte bărci şi ce călătorii vor fi făcut? De ce sunt atât de modeşti?

■ *Cercetaşi Poloni în România.*

In seara zilei de 5 August a. c. arele 20.30 au sosit la Gura-Prutului, din amontele râului, şase ambarcaţiuni (caiace) poloneze cu un echipaj total de 12 persoane (10 cercetaşi marinari, 1 c-dant şi 1 profesor secundar însoţitor).

Membrii echipajului au fost găzduiţi peste noapte la oficiul nostru, unde li s'a oferit masa, iar în, dimineaţa zilei de 6 Aug. a. c. orele 5 a. m. au plecat la Galaţi, înlesnindu-le călătoria pe bordul şlepului român *Cleo,* pe care au fost ridicate ambarcaţiunile. Numiţii au declarat că sunt plecaţi din Snyiatin dela 13 Iulie a. c., navigând pe Prut 23 zile.

In ziua de 7 Aug. a. c.la orele 14, fiind în trecere pe Dunăre dela Galaţi spre Constanţa, s'au oprit din nou la Gura-Prutului, unde au cerut să luăm parte la fotografiere.

Cât timp i-am avut oaspeţi, am remarcat:

Ţinuta echipajului uniformă: chiloţi roşii şi flaneluţă albă.

Disciplină şi exactitate în executarea fără comentarii a ordinelor.

Am cântat în româneşte Imnul Regal şi altor bucăţi cercetăşeşti, cu pronunţarea corectă în cântare, cu toate că nu cunosc limba română, cu excepţia însoţitorului.

In navigaţie: caiacul comadantului, cu însoţitorul, în frunte iar al ajutorului ultimul, navigând în linie de şir.

STATELE-UNITE

Câteva cifre asupra flotei comerciale.

La 31 Martie 1936 flota comercială a U. S. A. totaliza 14449755 tone 689 vapoare şi 1090 motonave totalizând 4.084.070 tone, erau angajate în traficul internaţional. Dintre acestea, 85% sunt vase mai vechi de 14 ani iar 11% din ele au chiar mai mult de 20 ani. Din aceste procente se exceptează navele-citerne cari intră în altă statistică şiş anume 92% au viteză sub 12 noduri, 82% au mai mult de 14 ani şi 54% trec de 20 ani.

Conform cu legea din 1936 asupra Marinei Comerciale programul de împrospătare al flotei pe 6 ani trebue să prevadă anual 433.000 tone de nave pentru traficul cu străinătatea şi 349.000 nave cisterne, corespunzând la 50—60 nave noi anual.

■ *Noi credite pentru marina de război* au fost cerute de Navy Department, şi anume: 15 milioane dolari pentru înfiinţarea unei baze de sprijin pentru flotă, cu depozite mari de combustibil, la *Oakland* în California; 13,5 milioane dolari pentru modernizarea portavioanelor *Lexington* şi *Saratoga* şi 48 milioane dolari pentru construirea a 6 nave de trasport şi auxiliare.

■ La şantierele *Camden* din *New-Jersey,* a fost lansat crucişetorul Savannah de 10.000 tone.

■ *Manevrele flotei.*

Către sfârşitul lunei Aprilie, flota americană s'a reuşit la *San-Pedro* (California). Cele 150 nave, sub comanda amiralului Hepborn, au executat manevre în Pacific. Cele mai importante exerciţii s'au făcut în preajma insulelor *Hawai;* o diviziune a fost detaşaştă pentru a executa o vizită pe coastele peninsulei *Aleska* şi în strâmtoarea Behring.

■ *Sirene şi Ondine 1937.*

Mitologia reinviază, graţie sporturilor nautice în cari deseori tinere fete întrec pe semenii lor din sexul tare (!). Ascultaţi numai:

Paznicii coastei americane dela Fair-Rockway de lângă New-York s'au pomenit într'o zi cu un chip de femee care a răsărit din mijlocul apei. Sirenă? Nu avea coadă de peşte! Ondină? Cu siguranţă, — o ondină obosită până la extenuare, care legănându-se s'a îndreptat spre ei. Cu vocea întretăiată ceru ajutor pentru tovarăşii ei, rătăciţi cu o barcă în larg şi apoi... leşină.

Readusă la viaţă povesti că se numeşte Marjorie Muray, că avea 18 ani şi că plecase dela Long Island cu logodnicul ei şi alţi prieteni cu o barcă cu motor. Vremea frumoasă burzuluindu-se, şi motorul ne mai funcţionând, barca începu să fie târâtă spre larg. Atunci ondina noastră modernă şi-a aruncat pijamaua de plaje ce purta şi s'a asvârlit în mare pentru ca să ajungă la ţărm, spre a da de ştire: i-a ajuns ţinta după câteva ore. Paznicii cu o şalupă de salvare s'au avânta la larg, de unde au remorcat pe naufragiaţi.

Sperăm că prin acest gest tânăra ondină a bine meritat mâna... logodnicului în primejdie de a se înneca cu tovarăşii săi.

■ *Salariile personalului de pe navele statului.*

In urma frământărilor din ultimul timp, guvernul, prin *United States Maritime Comission,* a fixat noi salarii personalului de pe navele Statului repartizate la *America-France Line, American Hampton Roads-Yankee Line, Oriole Lines şi American Republies Line.*

Aceste salarii sunt fixate numai pentru navele de marfă între 4.951 tone şi 6.500 tone, cai au căldări cu păcură şi maşini a căror putere e cuprinsă între 7.500 c. v. — 12.000 c. v.

Tabela salariilor este următoarea:

Tabela salariilor este următoarea:

Comandantul	330	Dolari
Şeful Mecanic	300	„
Ofiţer I şi mecanic I	190	„
Ofiţer II şi mecanic II	170	„
Ofiţer III şi mecanic III	153,50	„
Ofiţer IV şi mecanic IV	130	„
Radio telegrafist şi Intendent	125	„
Şef Bucătar	110	„
Bucătar-brutar	90	„
Şef de echipaj	85	„
Ungător	82,50	„
Timanier şi fochist	72,50	„
Chelner	60	„
Marinar	53	„

Orele suplimentare se plătesc pentru ofiţeri 1 dolar pe oră iar pentru personalul subaltern 70 centime.

■ *28 vapoare vor fi vândute ca fer vechi.* — Toate aceste vapoare aparţin flotei statului şi tonajul lor variază între 1500—10.000 tone.

■ *Reuniunea anuală a Society of Naval Arhitects and Marine Engineers* s'a ţinut la 22 Iunie la Chester (Pensisylvania). — S'au făcut comunicări importante asupra *sudurei electrice în construcţiile navale.*

SUEDIA

■ *Flota petrolierelor se măreşte.*

Deşi ţările nordice nu au produse petroliere, ele au un important număr de nave-cisterne care se înmulţesc mereu. Marile societăţi de navigaţie au văzut că ţările producătoare de petrol nu au nave suficiente pentru export, deaceia şi-au plasat capitaluri importante în construcţiuni de nave-cisterne cari au dat armatorilor beneficii frumoase numai din cărăuşie. (Dividendele au variat anul acesta între 10% şi 15%).

In general toate navele cisterne constituite de ţările scandinave au propulsie cu motoare cari dau în mod curent o viteză mai mare ca 12 noduri, prin acest sistem de propulsiune, o mare economie de combustibil (motorină în loc de păcură) şi câştig de timp.

Compania A/S. *Navmön* din Oslo a comandat şantierelor *Kockum Mek. Verk* o serie de 3 petroliere cari se vor numi *Havkong, Basilea şi Bralanta.*

Caracteristicile acestor nave sunt următoarele: deplasament 14.900 tone, lungime 160 m. lăţime 19 m. puterea motoarelor 4500 c. v. şi vitesa 13 noduri. Corpul are forme *Maier* la eteravă şi pupă de crucişetor; suprastructurile sunt profilate aerodinamic, nu pentru că aşa e moda ci pentrucă s'a observat că la o viteză a vântului de 15 m/sec. se economiseşte o tonă de combustibil pe zi.

Construcţia zilnică e aproximativ 17 tone de combustibil.

Intre alte detalii de construcţie şi de înzestrare pe care le au aceste petroliere, se remarcă o sală de lectură şi o bibliotecă de 400 volume exclusiv pentru echipaj.

Pe navele scandinave în special s'a observat întotdeauna, mai ales la petroliere, grija ce au avut-o armatorii de a da un maximum de confort locuinţelor echipajului şi ofiţerilor.

Cei cari au avut prilejul să viziteze asemenea nave, au rămas foarte impresionaţi de diferenţa ce o presentau locuinţele echipajului faţă de cele ale altor nave.

U. R. S. S.

■ *Desvoltarea flotei de comerţ.*

De câţiva ani, Rusia sovietică face mari sforţări pentru desvoltarea flotei sale de comerţ în scopul de a fi cât mai independentă de streinătate. — In 1935 au fost cupărate din străinătate 45 vapoare având un tonaj global de 150.000 tone brute, iar în 1936 au fost aduse numai construcţii noi, 15 vapoare din Anglia şi Olanda şi 5 din şantierele ruseşti dela Leningrad şi Nikolaev.

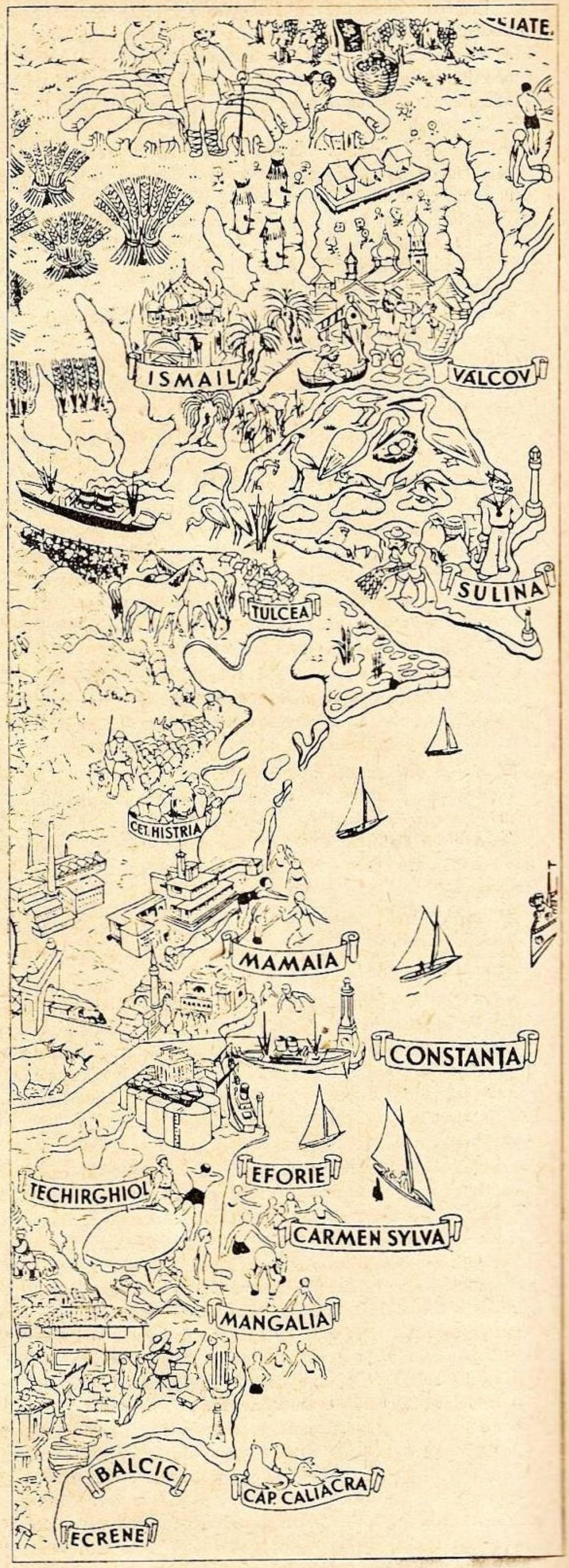
Anul acesta sunt în lucru 10 nave în Rusia şi 10 în străinătate.

RECENZII

HĂRŢI ILUSTRATE. Am înaintea mea o hartă a României, lucrată de pictorul Demetrescu pentru Oficiul Naţional de Turism. Este o hartă ilustrată, fără râuri, oraşe şi căi de comunicaţie, aşa cum sunt hărţile obişnuite. Nu este o lucrare de cartograf, pe care drumeţul o deschide ca să-şi facă, uneori cu măsurătorul de kilometru în mână, un itinerar, ci o lucrare de artist. Te apleci peste ea şi şi rămâi aşa ceasuri, ca să-ţi aduci aminte şi să vezi. Este un mare basorelief al ţării, în care lucrurile se arată aevea, şi de atâtea ori mai adevărate decât aevea.

Penița meşteră a desenatorului a născocit nenumărate trăsături, schiţe de clădiri monumentale, iureş de ski pe o coastă, butaşi de viţă de vie, hore ţărăneşti, vapoare, zbor de păsări, unele măreţe, altele hazlii şi altele numai omeneşti, dar toate sugestive şi artistice. Putem fi mândri, pentrucă harta noastră ilustrată, întâia cu asemenea dimensii, bate toate hărţile străine nouă, cunoscute până astăzi. Aveţi răbdare ! N'aţi putut s'o vedeţi încă. Ea abea se colorează şi n'a părăsit de plin planşeta de lucru. N'am putut să mă ţiu însă şi să nu fur un fragment, peste umărul artistului. Dar furtul meu este furt de haiduc : nu păstrez pentru mine, ci împart între cei mai săraci decât sunt eu. O asemenea bucurie ar fi o nelegiuire să se ascundă.

Iată o tăetură, pe care am ales-o cu toată Marea românească, dela Ecrene până la Cetatea Albă. Se bagă de seamă că orizontul este larg şi limpede. Se aude bătaia moale de valuri. Vântul trebue să fie slab Pe toată coasta yahturile trec alene, cu pânzele desfăşurate. La Balcic un pictor fantezist umple încă una din pânzele care alcătuesc zestrea şi vâlva nouei noastre vieţi de pictură, Barbizonul sau Algeria românească. Artistul, pictor el însuşi, nu s'a sfiit să-i dea o linie caricaturală. Un turc, dintre puţinii rămaşi, se duce pe un măgar, poate şi el către Anatolia. O casă nouă, care se seamănă cu tipul gibory şi trebue să fie a poetului Pillat, închide o zare de trepte de scări bătrâne. Pe-alături se strecoară, acoperindu-şi nu prea în feregele, două cadâne. Mai departe spre Caliacra şi Mangalia întâlneşti tot ce-ţi poate pofti inima, faruri, foce coloane clasice, femei şi bărbaţi în mare sau tolăniţi în chaiselonguri. In dreptul Constanţei a scăpat un cap al podului dela Cernavodă. Doi boi încordaţi trag la un plug rămas în afară de tăietura noastră. Constanţa e plină de rezervorii de petrol, de vapoare, de faruri Mamaia de oameni de apă, Histria de urme de vieaţă elină. Apoi se întinde, în lumina care-ţi ia ochii, Delta cu păsări minunate, cu pelicani şi cocostârci, lopătari şi pescăruşi, cu marinari şi cu pescari, cu năvoade care se strâng şi cu bărci grăbind grele spre cherhanele. Bisericile cu turlele în chip de ceapă se ivesc şi se înmulţesc. Am intrat în Basarabia. Şi harta povesteşte mai departe,



Coasta Românească în imagini

neodihnită, oi, struguri, stupi, umplu gura de lapte, de vin şi de miere.

Şi nu uitaţi că nu sunt decât e numai o mică tăetură !

(după „Străjerul") *Em. Buc.*

MAREA NOASTRĂ, de d. profesor *Daşcovici.*

D. profesor Daşcovici nu este la prima lucrare în legătură cu problemele ce ne preocupă. *„Dunărea noastră"*, apărută în 1927 epuisându-se se retipăreşte de fundaţia „Principele Carol". *„Marea noastră* sau *regimul strâmtorilor"* e carte impusă de constatarea că „noi n'am ajuns până astăzi la înţelegerea şi la simţirea nevoiei de a străjui marea" şi năzueşte a fi „un strigăt de alarmă împotriva unor greşeli din trecut, o atragere de atenţie pentru directivele noastre din viitor şi mai ales, o redeşteptare de interes pentru problema mării *noastre*, care cuprinde în ea şi problema dunăreană".

Autorul după ce desvoltă cum s'a înţeles şi practicat principiul libertăţii mării, face un documentat istoric asupra mării Negre şi strâmtorilor, cu luptele dârze ale ruşilor de a fi stăpâni pe ambele, în dauna noastră, aşezaţi la gurile Dunării, până la tratatul dela Lausanne, care a stabilit principiul libertăţii de trecere şi de navigaţie pe mare şi în aer, în timp de pace, ca şi în timp de război şi demilitarizarea ţărmurilor strâmtorilor.

Turcia, sprijinită şi de Rusia, a încercat deseori să aibă singură dreptul de control al strâmtorilor. Rezultatul a fost conferinţa dela Montreux din vara anulu 1936, în care România a fost reprezentată de domnii Titulescu, Conţescu şi Pella, căreia autorul îi dă amploarea cuvenită, problema fiind vitală pentru noi.

Volumul se încheie cu judicioase observaţiuni pline de interes atât pentru cei cari cunosc chestiunea, cât mai ales pentru cei cari ţin să o aprofundeze.

GLASUL MARINEI, — s'au mai bine „încă un glas al marinei; — cel de care vorbim fiind continuarea excelenţei şi apreciatei reviste *„Orizontul Maritim"* a asociaţiei ofiţerilor din marina comercială. Noul glas apare la Bucureşti, condus de d. *N. Pohrib*, cunoscut în publicistica marinărească. In numărul de August se vorbeşte de serbările Marinei, d. V. Amiral *Gavrilescu* face un apel la unirea marinarilor, d. Proch Dicu reaminteşte datoria fiecăruia de a contribui pentru nava „Mircea", d. *Avocat Bratilă*, vorbeşte de munca la bord, d. *N. Ardavan* tratează importanţa transportului pe apă, precum şi numeroase informaţii.

REVISTE PRIMITE LA BIBLIOTECA L. N. R.

Buletinele : A. G. I. R., Antigaz, Bursei, Demografic al României, Nautic, O. E. T. R.

Revistele : Aeronauticei şi Marinei, Conferinţa, Corespondenţa Economică, Cronica Romanului, Europe Orientalle, Fundaţiilor Regale Gaz Electra, Geniului, Glasul Marinei, Higena Socială, Infanteriei, Italia Navale, Jadranska Straja, de la Ligue Belge, Jurnal de la Marine Marchande, Marina (L. N. Argentina), Marina, Morze, Mer et Colonies, Natura, Nautica, Nautikoi Epiteoresis, Navy League, Neptuno, Poşta Informativă, Ramuri, Răsăritul, România, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Straja, Străjerul, Tribune de Jeunes, Yacht (le), Zee (die).

Banca Centrală Cooperativă

Societate de Economie Mixtă Cooperativă pentru sprijinirea financiară a societăţilor cooperative

BUCUREŞTI — STR. BREZOIANU No. 31

Telefon 4.48.00 ★ **Adr. Telegr.: „BANCECOP"**

Face orice operaţiuni de bancă în folosul unităţilor cooperative şi instituţiunilor asociate, orice operaţiuni cu caracter financiar pentru Stat, instituţiuni publice sau private de interes general, precum şi operaţiuni de mijlocire şi cu particulari

Pentru construcţia noului vas şcoală „Mircea"

Au mai subscris următorii :

Casa Autonomă a Monopolurilor :
Manufactura de tutun „Belvedere" :

Ing. Mircea Petrini	100
Cristea Apostolică	100
D-tru Marinescu	60
M. Călinescu	40
Maria Georgescu	20
Ing. E. Drăgănescu	100
Ioan Andrei	20
Gh. Gavăt	20
Mircea Zissu	20

Depozitul C. A. M Cluj :

G. D. Nicolaescu	50
N. R.	40
Eug. Mureşeanu	30
N. Grigorescu	40
Ana Terpu	30
Vasile Biji	10
Grigore Boşca	10
Simion Rotaru	10
Olga Bernath	30
Dora Popovici	20
Viorica Vacass	20
Margareta ?	20
Chiş Gavrilă	10
W. R.	20
Vasas Ernest	20
G. Mandel	40
Gabor Romulus	20
Mandel Alex.	20
Dr. Gh. Cristea	10
Ioan M.	10
Potasmann Elvira	20
Eug. Adler	50
D. & Paul	10
C. Vasile	10
Gabor Ilarie	10

Depozitul C. A. M. Piteşti :

Traian Serafim	20
G. Georgescu	10
M. Preoţescu	5
Fl. Ştefănescu	20
Gr. Manea	10
Eliza Fabo	10
E. Alexandru	10
S. Zăvoianu	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	5

Depozitul Iaşi :

I. Moldoveanu	100
N. Socolaschi	50
N. Pavelescu	10
M. Botez	10
Gh. Simionescu	10
Gh. Clesler	5
D. Pangalos	5
I. Ionescu	5
Panţa Chiril	10

Bistriţa :

Th. Barzuca	50
Matilda Nani	40
Wilhelm Feber	20
Iosif Ierminos	20
Freinfeld Iv.	20
Morgenstein	10
W. Regina	10
Comrich M.	10
Roth Sara	10
Aron Bernat	10
P. Bucur	2
Veinstak M.	5
Abraham	5
R. Adolf	20
Rella Vera	10
Kandel David	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10
Indescifrabil	10

M. Doroftei	20
Tutungeria Panteker	20

Deva :

Perian Petru	20
Ilie Ioan	15
Victoria Glava	10
Iosif Roman	15
Silvia Ghiţu	10
Ioan Almaşan	10
Emil Furdui	5
Ignat Antonic	15

Salina Ocna-Dejului :

Bucuţiu	1.100
Steuer S.	50
Al. Hirizescu	50
Simion Iuliu	20
Beblean J.	50
Emilia Hirizescu	30
Eug. Chivulescu	30
Maria Lazăr	30
A. Bidian	30
Drăghici	30
A. Reinhardt	30
Bacos Adalbert	10
Czinege Ignatiu	10
Câmpan Augustin	10
Câscăuan V.	10
Cosma Gavrilă	10
Fr. Debreczeni	10
A. Debreczeni	10
M. Falup	10
J. Falup	10
Manoilă Falup	10
Fodor Francisc	10
Câţan Valer	10
L. Farkaş	10
St. Incze	10
Simion Jichişan	10
I. Jurjan	10
Eug Kudla	10
Fr. Kudla	10
J Kolozsvari	10
Gh. Kruk	10
St. Kruk	10
Al. Koszvan	10
Eug. Kovacsinszky	10
St Kovacsinszky	10
St. Kuhar	10
Otto Lazăr	10
M. Molnar	10
I. Molnar	10
Irimie Muntean	10
Eug. Laposi	10
I. Mureşan	10
Gh. D. Moldovan	10
Iacob Moldovan	10
St. Moldovan	10
V. Moldovan	10
Marian Oros	10
Al. I. J. Oros	10
Roman Ola	10
Gh. Ola	10
I. Al. Pop	10
M. Pop	10
Cionea	10
I. Pop	10
V. Reblean	10
I. Roman	10
Pavel Szigyàrto	10
St. Szighiàrto	10
I.Secmerean	10
P. Silveşan	10
V. Silveşan	10
Carol Schmotzer	10
M. Şerban	10
Iuliu Suteu	10
Salak Dănilă	10
L. Székely	10
St. Todica	10
A. Takàsc	10
Iuliu Takàcs	10
J Técsi	10
Gh. Tarţa	10
N. Tamaş	10
A. Tamaş	10

St. Vaida	10
I. Vizaver	10
N. Zanc	10
Rudolf Bakos	10
Arpad Bakos	10
St. Bakos	10
Valer Bodea	10
N. Câscăuan	10
I. Câscăuan	10
Nistor Cocis	10
I. Cristea	10
I. Falup	10
S. Florian	10
D. Florian	10
Görgényi Pavel	10
Göorgényi Ioan	10
I. Rudla	10
J. Kadar	10
Ant. Lukacs	10
Andr. Lukacs	10
I. Lukacs	10
Franc. Lukacs	10
M. Mincu	10
Ioachim Mureşan	10
P. M. Moldovan	10
M. Moldovan	10
T. Moldovan	10
Lazăr Oros	10
Petre Oros	10
V Ola	10
Petruţ Gavr.	10
Poenar Izidor	10
Arpad Racz	10
P. Soboslaj	10
Maftei Suteu	10
Sabou Iosif	10
Sabou Alex.	10
D. Todica	10
Iosif Todica	10
St. Tecari	10
Fr Toth	10
N. Toma	10
Pavel Ungur	10
S. Ungur	10
Gh. Vaida	10
St Varga	10
P. Kovacsinszky	10
Iosif Besenyei	10
J. Bogdan	10
P. Balint	10
I. David	10
I. Florian	10
Ananie Florian	10
Gh. Munteanu	10
D. Mureşan	10
Pop Al.	10
Popo Iosif	10
Crucilă	10
Pop P.	10
I. Pocol	10
C. Petrice	10
S. Sarto	10
Gr. Şerban	10
L Someşan	10
Sabou Martin	10
Tarţa I.	10
Victor Moldovan	10
Fr Csatâri	10
Hermanovszky	10
V. Siliaşi	10
Bob Timoftei	10
L. Finta	10
Martin Fulker	10
Jurjan I. Vasile	10
I .Moldovan	10
Pap Carol	10
Pap Fr.	10
S. De	10
V-le J. Fograsi	10
Adalbert Lukacs	10
Arpad Mezei	10
J. Mureşan	10
Ignaţiu Toth	10
Fr. Albert	10
Albert Fulker	10

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

J. Horvath 10
Árpad Kövàri 10
St. Técsi 10
Serb. Goța 10
D. Almășan 10
V. Bentea 10
V. Badiu 10
Gavr. Câmpean 10
Manoilă Chioran 10
Petre Fl. 10
I. Muntean 10
Mureșan Nic. voj. 10
Mureșan Nic. lăd. 10
Mureșan Al. voj. 10
Ola Gh. II 10
Pop Lazăr 10
P. Roman 10
N. Rusu 10
Sabou Iosif 10
Al. Todica 10
Tecsi St. 10
Carol Iul. Varga 10
N. Veres 10
J. Viman 10
D. Cozma 10
L. Mathe 10
M. Silagyi 10
D. D. Moldovan 10
I. Roman 10
V. Roman 10
M. Seplecan 10
M. Moldovan 10

Briceni-Hotin :

Pavel Zvincu 40
Ghenzel Coifman 20
D. Nicovici 20
Aron Goldșmidt 20

Tg. Mureș :

Iorgu B. Epure 100
Gh. Popescu 20
I. Friedmann 50
Th. Mureșan 20
Charlotte Blum 20
Tiberiu Suta 20
J. Stoicescu 20
Maria Torok 20
Goab. Ernest 100
Naftali Al. 50
Dușor Al. 10
Diverși indescifrabili 240

Bolgrad :

Grujevsky Vladimir 100
Frușevsky Victor 50
Calev Petre 20
Hascehelevici Mendel 100
Goldemberg Leiba 100
Săleer Ștefan 100
Cherțman Gherș 50
Suicimerov Maria 20
Nahminovici 10
Herțovici J. 30
Simențulo Maria 15

Botoșani :

Ath. Dumitriu 20
Ilie Marinescu 20
Margareta Marinescu 10
Flor Bandu 15
Natalia Popovici 15

Dorohoi :

Th. Găina 100
Th. Tașcă 60
Osvald Satori 40
C. Păun 40
Anania Cojocaru 30
D. Nițanu 30

Lugoj :

Szende Arthur 50
Dragodan Rusaliu 20
Imgroni Gh. 20
F. Francisc 10
Mitrofanovici Partenie 30
Curticeanu Sava 30

Suceava :

A. Prodan 50
J. Gașcanu 50
I. Tatos 30
C. Sidorink 20
V. Neagu 20
Gh. Macovei 20

Abnud :

Vena Marin 100
S. A. R. minieră „MICA" 500
S. A. R. de mine „Pyrit" 250
Minele de aur „Breaza Zlatna" 250
S. A. R. „Aur" 250

Cahul :

Voișel Al. 40
Cavallioti Socrate 20
Ernest Ștefănescu 20
Valeriu Mihăilescu 20
Gh. Balcan 10

Deva :

S. B. 40
I. H. 100
S. Trufaș 50
S. Bergfeld 80
I. Dumitrescu 50
N. Ștefănescu 20
Gh. Ensco 20
I. Abrudion 10
D. P. 10

Manufactura de tutun Iași :

Pers. bugetar 900

Personalul atelierelor :

Tăerea tutunului 295
Impach. tutunului 490
Alegerea foilor 365
Cărticele, tipograf. 195
Mașini țig. și tuburi 285
Impach. țigarete 370
Mecanic 220
Tâmplărie 105
Intreținere 510
Depoz. fabricate 80
Depoz. economat 45
Depoz. de tutun brut 150

Manufactura de tutun Chișinău :

N. Spăteanu 100
Munteanu 10
E. Th. 10
V. Vasile 10
V. Năstase 10
Al. Coman 10
Diverși indescifrabili 380
Th. C-tinescu (Buc.) 100
D-na Caliopi Brândză (Buc.) 200
Cassa de Cr. Ec. și Asist. Minist. Finanțelor 2.000
M. Dr. Bleuche, însărc. cu afaceri, str. Teheran, Iran 2.000
Elevii și prof. gimnaz. industr. din Novaci-Gorj 103
Pers. Soc. „Sapin" 500

Prin D-l Căpitan Dudescu, din garnizoana Caransebeș, au subscris :

Comunitatea de avere grănicerească din Caransebeș 1.000
Senator Găvârdea 500
Director Ing. Bornuz 300
Ing. insp. P. Fotoc 200
Ing. insp. Goanță 200
Prof. lic. com. de b. Galați 300
C. N. Burileanu, consul g-ral Ianina-Grecia 500
Ing. Insp. g-ral I. Vardala 1.000
Șc. norm. băeți Bârlad 150
Marinarii S. R. D.-ului din Brăila, prin d-l Insp. J. Withe 1.650
Prefectura Severin 5.000
Diverși, prin Prim. Măcin 430
Primul Președinte și pers. trib. Hunedoara 400
Soc. „Dor de Ducă" 1.000
de „Dor de Ducă" la Mangalia
Rezultat din serbarea organizată în ziua de 25 Iulie 1.584
Soc. Behles (Buc.) 2.000
M. N. Mihailovici (Buc.) 2.000
Ofițerii și subof. din Batalionul Trupei M. A. N. 645
„Socomet" 500

Academia N. E. F. 1.000 lei subscrisă de :

Prof. Onicescu 100
Prof. Olinescu 100
Ing. N. D-trescu 100
Dr. Alexiu 100
Prof. Dr. Michăilescu 100
Asist. I. Mihăilă 80
Asist. V. Roșală 40
Dinu D-trescu 100
C Calavrezo 40
I. Cioroianu 40
Dr. Nițu Pleante 30
Lt. Stoenescu A. 30
Coca Bârzănescu 20
Dr. Ulmeanu 20
C. Busuioc 20
Ing. C. Petrescu 20
Arhit. E. Peternelli 20
I. C. Chiticariu 20
Lt. P. Alexandrescu 20
D. Manoliu 10

Personalul Consulatului Regal al României, din Pireu, a subscris : în drahme pe cursul de lei 0,90 drahma :

Consul G. Ghica 500
Al C. Diamandi 5.000
Unghianu D. Scarlat 100
Spiridon Foca 100
N. Stănilă 500
Sigismund 200
C. Ciomu 1.000
A. C. Maratlica 1.000
Annie Maratlica 100
T. Ciomu 50
Mihail B. 100
Z. D. 100
Theodor Fl. 100
C. Deleanu 200
T. Tanindji 5.000
D. Zarma 100
P. Vasilescu 50
Pandele Patzani 50
Personalul insp. VI tract. c. f. r. Oradea 162
Corpul Arhitecților-Buc. 500
Ing. Traian Militaru-Buc. 100
Dr. Nichita Dragomirescu-Câmpulung-Muscel 100
Maxim Laurențiu-Cluj 100
Augustin Vădan-Cluj 100
Locuitorii din Vâlcov (prin lista încredințată primăriei locale) 100
Prof. gim. comerc. mixt din Tg. Brinceni-Hotin 160
Nic. Angelescu (Buc.) 30
Prefectura jud. Tr. Mare 10.000
Prof. gimnaz. industr. b. din Câmpulung-Muscel 200
Cpt. Gh. Carim din div. 17-a Inf. Oradea 100

SITUAȚIA FONDULUI SUBSCRIS PÂNĂ LA FINELE LUNEI SEPTEMBRIE

Dela 11 Dec. 1936 și până la finele lunei Septembrie 1937, s'a subscris în total 3.462.379 lei, din care sumă s'a încasat de Liga Navală 3.009.079, — urmând ca diferența de 453.000 să se încaseze dela următorii subscriitori :

Cassa de credit a funcț. soc. g-rale de gaz și electr. 300.000 ; Centrala L. N. R. 100.000 ; prefecturile Hunedoara 10.000 ; Roman 5.000 ; Brașov 5.000 ; Durostor 5.000 ; Ad-ția financiară Tr. Mare 10.000 ; Primăriile Focșani 3.000 ; Timișoara 5.000 ; Ing. Caranfil 10.000 ; general N. Negreanu 300.

Suma de 3.009.079 lei, încasată deja de Ligă, se află depusă spre păstrare și fructificare, la Cassa de Depuneri și Consemnațiuni, iar recipisele respective asupra Ministerului Aerului și Marinei.

INDUSTRIA SARMEI

SOCIETATEA ANONIMA

CLUJ ★ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:

Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuţi

SUCURSALE:

Bucureşti
Calea Victoriei, 39
Cernăuţi
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIŢI **AGIL** PENTRU
SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

USTENSILE PENTRU SUDAJ

SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,

ARAMĂ ŞI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

SULZER FRERES

Uzine în Winterthur
(ELVEŢIA)

★

BUCUREŞTI III
Str. D. A. Sturdza, 17

Motoare Diesel dela 25 până la 20.000 C. P. —

Locomotive Diesel — Automotoare Diesel — Maşini cu aburi — Cazane cu aburi de orice fel — Turbine cu aburi — Pompe Centrifugale — Pompe de foraj — Ventilatoare — Maşini frigorifere — Fabrici de ghiaţă — Abatoare — Incălziri centrale de toate sistemele — Instalaţiuni de ars păcură, de uscătorie, de condiţionare a aerului — Instalaţiuni sanitare moderne, —

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" și „DACIA"

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	4/ X	11/ X	18/ X	25/ X	1/XI	8/XI
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	7 „	13 »	21 „	27 „	4 „	10 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	7 „	14 »	21 „	28 „	4 „	11 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	—	» » 12	—	16 „	—	30 „	—	13 „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec	—	D-că » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	9 „	18 „	23 „	1/XI	6 „	15 „
	Plec.	D-că » 14	Marți» 14	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	11 „	—	25 „		8 „	—
	Plec.	» » 24	—	11 „	—	25 „	—	8 „	—
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
	Plec.	» » 11	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	» « 15	» » 15	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „

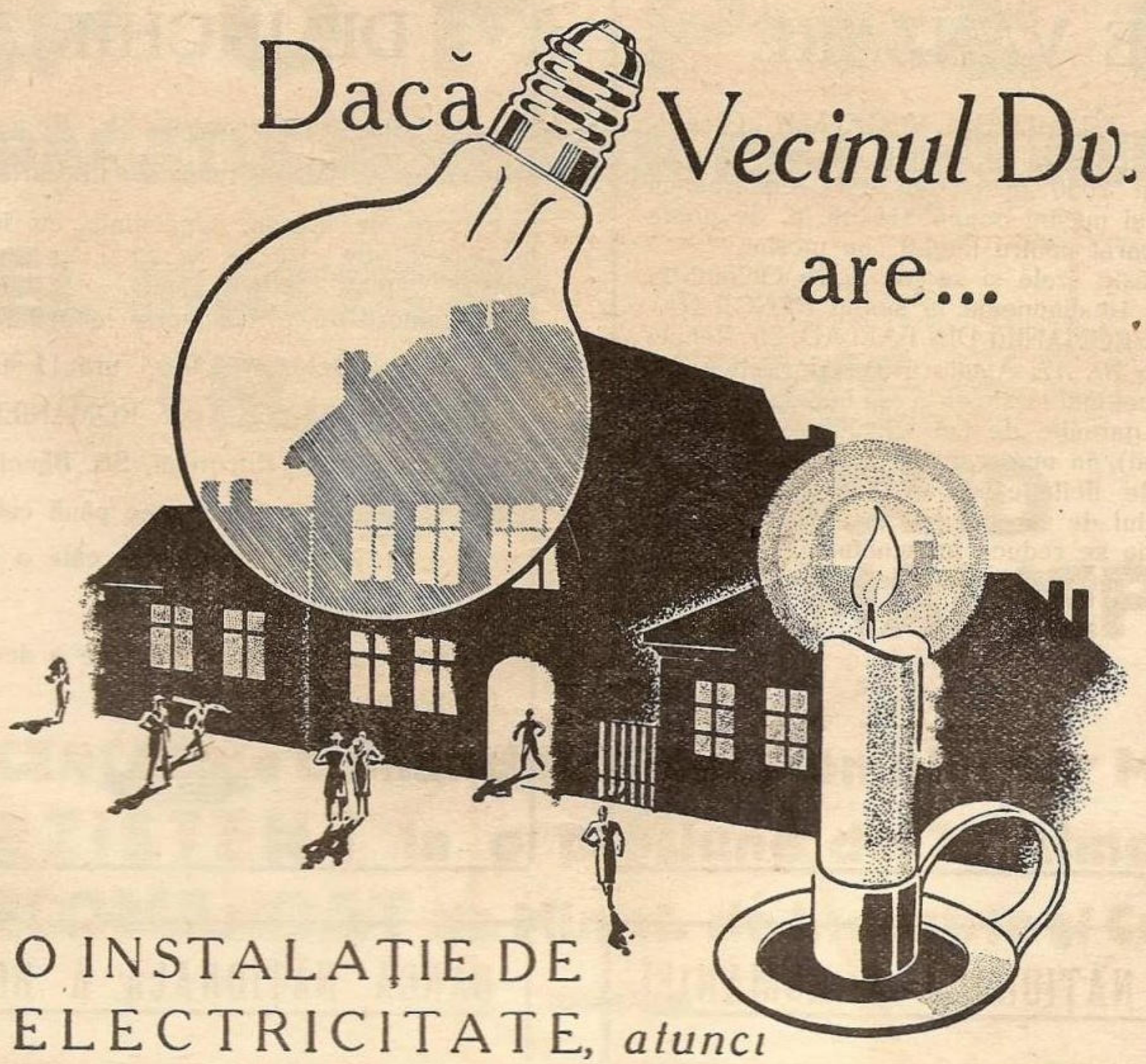
Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINEI : MEDITERANĂ — OCIDENTALA (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA		Sosiri	Plecări	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (Brăila)		—	7 h.	26/ X	22/XI	20/XII	—/ I	—/ I
SOULINA		16 h.	—	26 „	22 „	20 „	—/	—/ II
		—	17 h.	26 „	22 „	20 „	12 „	9 „
CONSTANȚA		6 h.	—	27 „	23 „	21 „	—	—
		—	15 h.	29 „	25 „	23 „	—	—
ISTANBOUL		11 h.	—	30 „	26 „	24 „	13 „	10 „
		—	18 h.	31 „	27 „	25 „	13 „	10 „
PIREU		10 h.	—	1/ XI	28 „	26 „	15 „	12 „
		—	10 h.	3 „	30 „	28 „	16 „	13 „
IZMIR (fac.)		8 h.	—	4 „	1/XII	29 „	17 „	14 „
		—	18 h.	4 „	1 „	29 „	17 „	14 „
MALTA		18 h.	—	7 „	4 „	1/ I	20 „	17 „
		—	18 h.	8 „	5 „	2 „	22 „	19 „
TRIPOLI (fac)		18 h.	—	9 „	6 „	3 „	23 „	20 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau								
TUNIS (fac)		18 h.	—	9 „	6 „	3 „	23 „	20 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau								
NAPOLI (fac)		6 h.	—	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
		—	18 h.	10 „	7 „	4 „	24 „	21 „
sau								
GENOVA (fac)		6 h.		11 „	8 „	5 „	25 „	22 „
		—	18 h.	11 „	8 „	5 „	25 „	22 „
MARSILIA		6 h.	—	13 „	10 „	7 „	29 „	26 „
		—	18 h.	17 „	14 „	11 „	2/ II	2/III
ORAN. (fac)		6 h.	—	19 „	16 „	13 „	5 „	5 „
		—	18 h.	20 „	17 „	14 „	5 „	5 „
ALGER (fac)		18 h.	—	21 „	18 „	15 „	6 „	6 „
		—	18 h.	23 „	20 „	17 „	7 „	7 „
MALTA (fac)		11 h.	—	26 „	23 „	20 „	10 „	10 „
		—	14 h.	26 „	23 „	20 „	10 „	10 „
ISTANBOUL		11 h.	—	29 „	26 „	23 „	13 „	13 „
		—	17 h.	29 „	26 „	23 „	13 „	13 „
CONSTANTZA		13 h.	—	30 „	27 „	24 „	14 „	14 „
		—	20 h.	3/XII	—	—	—	16 „
SOULINA		6 h.	—	4 „	—	—	—	17 „
		—	7 h.	4 «	—	—	—	17 „
GALATZ (Brăila)		16 h.	—	4 „	—	—	—	17 „

Dacă *Vecinul Dv.* are...



O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteți avea și Dv.

„GENERALA"

SOCIETATE ROMÂNĂ DE ASIGURĂRI GENERALE

BUCUREȘTI

BULEVARDUL REGELE CAROL I No. 14

FONDATĂ IN ANUL 1897

CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 50.000.000

AGENȚII IN TOATE ORAȘELE PRINCIPALE DIN ȚARĂ

Asigurări de Viață după combinațiunile cele mai avantajoase ● Asigurări Populare cu tragere la sorți ● Asigurări contra daunelor de incendiu, Grindină și Transport ● Asigurări de Accidente, Furt prin spargere, Spargerea Geamurilor, Automobile, etc.

BANCA NAŢIONALA A ROMÂNIEI

DE VÂNZARE

FABRICĂ DE ULEIURI VEGETALE „Oleaginoasa“ din Bârlad, str. Mihai Viteazul Nr. 97, având teren 2030 m. p., din care clădirea cu instalaţiuni şi maşini ocupă 515 m. p. Se poate licita şi separat pentru imobil sau maşini.

Licitaţia este orală şi se ţine la 15 Octombrie 1937, orele 10 dimineaţa, la sediul BĂNCII NAŢIONALE A ROMÂNIEI DIN BÂRLAD, Str. Regele Carol II-lea Nr. 47. Amatorii sunt invitaţi a depune până cel mai târziu cu o oră înainte de licitaţie, câte o garanţie de Lei 150.000.— (una sută cincizeci mii), în numerar.

Inainte de licitaţie se va lua cunoştinţă şi semna caietul de sarcini. In cazul ofertelor parţiale garanţia se reduce la jumătate.

Banca îşi rezervă dreptul de a decide asupra vânzării.

BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI

DE INCHIRIAT

Imobilul din Bucureşti, Str. Romană Nr. 58, parcela Nr. IV din fund, având parter şi etaj, 8 camere de stăpân, dependinţe, cu instalaţie de încălzire centrală.

Amatorii de a lua parte la licitaţia ce se va ţine la 12 Octombrie 1937, ora 11 dimineaţa, la BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI, Serviciul Arhitecturii din Bucureşti, Str. Băncii Naţionale Nr. 8, sunt invitaţi a depune până cel mai târziu cu o zi înainte de licitaţie, câte o garanţie de 10.000 (zece mii), în numerar.

Banca îşi rezervă dreptul de a decide asupra închirierii.

BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI

DE VANZARE

Teren parcelabil în suprafaţă de 4895 m. p., situat în Bucureşti, str. Foişor No. 8 — 12, cu acces prin Calea Dudeşti şi Vitan, în imediata apropiere de tramvaie.

Amatorii de a lua parte la licitaţiunea publică orală ce se va ţine la 15 Octombrie 1937, ora 11 dimineaţa la BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI, str. Băncti Naţionale Nr. 8 (mezzanin), sunt invitaţi de a depune până cel mai târziu cu o zi înainte de licitaţie câte o garanţie de Lei 100.000 (una sută mii), în numerar.

Banca îşi rezervă dreptul de a decide.

BANCA NAŢIONALA A ROMÂNIEI

DE VÂNZARE

Imobilul situat în Bucureşti, Str. Romană Nr. 55, parcela Nr. IV din fund, având parter şi etaj, 8 camere de stăpân, dependinţe, cu instalaţie de încălzire centrală.

Amatorii de a lua parte la licitaţia ce se va ţine la 20 Octombrie 1937, ora 11 dimineaţa, la BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI, Serv. Arhitecturii din Bucureşti, Str. Băncii Naţionale Nr. 8 (mezzanin) sunt invitaţi a depune până cel mai târziu cu o zi înainte de licitaţie, câte o garanţie de lei 100.000 (Una sută mii), în numerar, conf. caetului de sarcini.

Banca îşi rezervă dreptul de a decide asupra vânzării.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

MUZEUL ... BIBLIOTECA ... CONSTANTA

Experienţa îndelungată şi controlul continuu al sârmelor pentru tensiune, torsiune, flexiune, alungire şi omogenitate, dau garanţia unui cablu perfect pe care-l găsiţi numai la

ANGLIA S.A.R

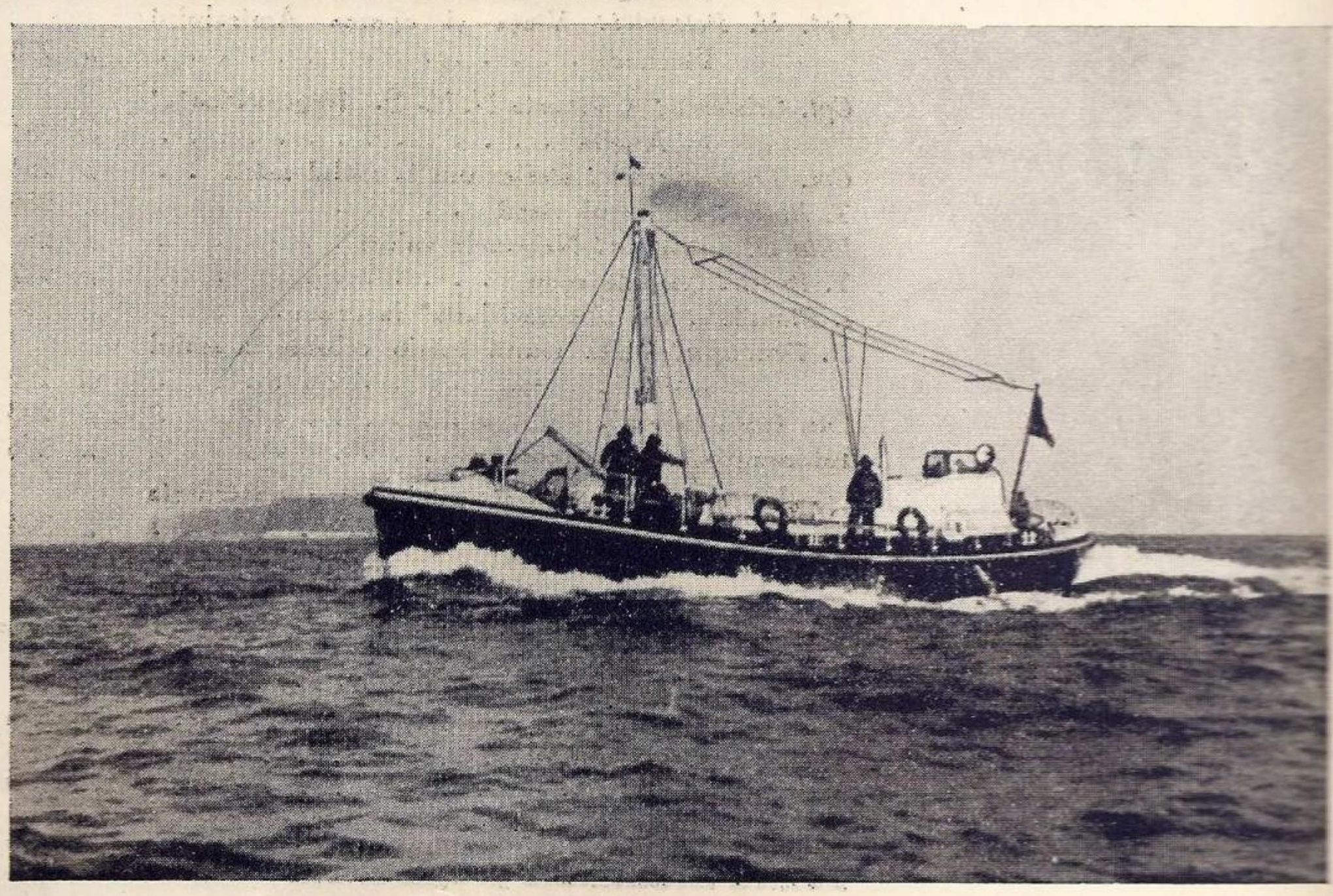
FABRICA DE CABLURI
PLOEŞTI

Numai calitatea
este adevărata economie

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREŞTI

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRA



NOUA SALUPA „ALBATROS" A SOCIETĂȚII „SALVAMAR"

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 11. — ANUL VI

NOEMBRIE 1937

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 11

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Noembrie—1937

CUPRINSUL:

***	Oameni şi evenimente	pag. 269
***	Ordine de zi	„ 272
Cpt. G. Ştefănescu:	Măsuri pentru desvoltarea marinei comerciale	„ 274
Virgil D. Vasiliu:	Raportul între Dreptul Fluvial şi Dreptul Maritim	„ 276
Cpt. M. Petrovici:	Viaţa şi opera Amiralului Fischer	„ 278
Cpt. Cristescu:	Călătoria N. M. S. „Regina Maria" în Anglia	„ 281
Cpt. Trandafirescu:	Reflexiuni la malul mării . .	„ 284
T. Rosen:	Cântecul vieţii	„ 286
Lilla G. Speranţia:	Nebunele valuri	„ 286
T. Rosen:	Şarpele roşu	„ 287
I. Claudian:	Cu „Santa-Maria" la drum	„ 289
D. Drăguşin:	Viaţa trăită într'o colonie la malul mării	„ 292
	Din toată lumea	„ 293
	Informaţii-Noutăţi-Recenzii	„ 296
∴	Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"	„ 304

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	„ 150
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT in schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat, cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (soseaua) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.

Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului lei 10 de persoană
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9:* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7*, 10% reducere la încălţăminte.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL". *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

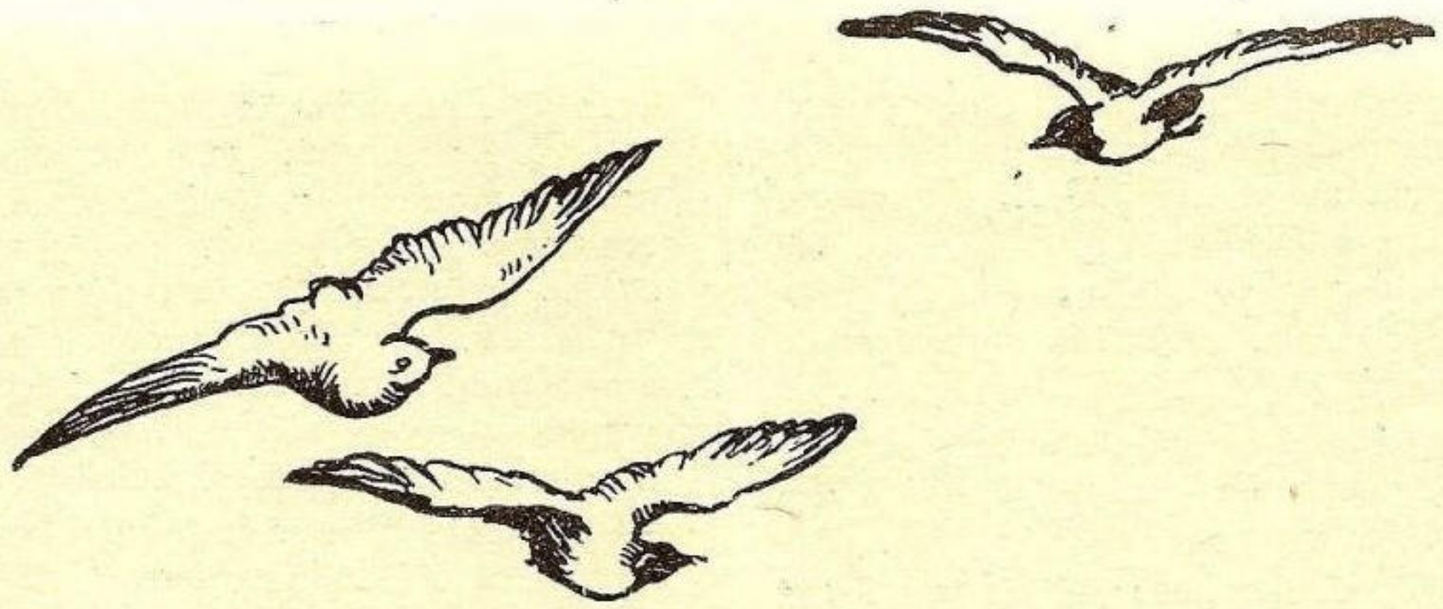
ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUA	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.10 şi soseşte în Bucureşfi la ora 10 precum şi cu trenul de percnane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6.46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —



OAMENI ȘI EVENIMENTE

Vice-Amiralul I. Bălănescu

Prin ultimele Inalte Decrete Regale d. Vice Amiral Bălănescu Ioan, atingând limita de vârstă, a părăsit Comandamentul marinei pe care îl deținea din 1931.

La cele spuse în ordinele de zi ale M. A. M. am avea puțin de adăugat spre a arăta care a fost personalitatea celui care a condus destinele marinei noastre timp de 5 ani.

Avansat sublocotenent în 1899, după absolvirirea școalei de Art. Geniu și Marină, a făcut parte din acea promoție, cea mai numeroasă, care a fost botezată pe vremuri a *„junilor turci"* și despre care regretatul Vice-Amiral Bălescu spunea la terminarea școalei speciale, că „nu știe cui să dea întâietatea, fiindcă toți o merită".

Dotat cu o inteligență ce eșea din comun, cu o putere de muncă pusă numai în serviciul Patriei, cu un talent literar dovedit, a urcat numai la alegere toate treptele ierarhiei, până la cel mai înalt grad al ei.

Ca șef de stat major al Marinei a secondat cu toată priceperea și tot devotamentul pe comandantul Marinei de atunci, colaborând la planul de înzestrare al marinei, înfăptuit prin cele 4 distrugătoare. Comandant al Diviziei de Mare și mai târziu al Marinei, printr'o perseverență de admirat a reușit să înzestreze marina cu mult așteptatul submarin *„Delfinul"*, care se eterniza în șantier, să pue la punct în ceia ce privește puterea războinică distrugătoarele și să convingă pe înalții dregători de nevoia întărirei apărării maritime și fluviale.

Lupta nu a fost ușoară și s'a putut păși la începutul de realizare al programului naval mai ales dela crearea noului Minister al Aerului și Marinei. A reușit totuși, numai prin curajul de a afirma forurilor superioare *adevărul* asupra situației marinei, așa cum reese din cuvântările ținute în fața M. S. Regelui și a guvernului la serbările Marinei.

Astfel în 1933, relevează ideia unui *„cult al mării"* și scoate în evidență rostul marinei :

Marina regală națională prin navele comerciale poartă rodul pământului în toate depărtările globului, ajutând la înflorirea țărei, iar prin navele de război ale Majestății Voastre, străjuește și apără contra dușmanului hotarele de apă ale Dunării și coastele maritime.

Fără o marină bine înzestrată țara noastră ar pierde de bună voie avantajele ce i le creiază stăpânirea gurilor Dunărei și legăturile strânse cu bazinul mediteranian.

In această zi, ca dintr'un soare binefăcător, de aci din Constanța, trebue să radieze în toate sufletele românești noui credințe, noui simțiri, noui îndemnuri isvorâte din minunile și frumusețile mărei, să se aprindă scânteia dorului de a cunoaște, a iubi și folosi marea, să se propage din român în român : Cultul mării noastre. *Cu acest spirit, cu aceste simțiri, cu aceste convingeri, de adevărată prețuire a binefacerilor mărei, marina regală română aduce prin graiul meu Majestății Voastre, cel mai călduros omagiu de recunoștință pentru marea onoare ce*

Vice-Amiral
I. BĂLĂNESCU
Vice-Președinte de
onoare al I. N. R.

Ne-ați acordat, patronând astăzi această zi scumpă nouă marinarilor, cum și pentru nobilul gest săvârșit de Majestatea Voastră, acordându-ne 100.000 lei din caseta proprie pentru instruirea unităților.

In 1934 ridica cestiunea submarinului :

Marina Regală activează pe două linii de apărare a hotarelor țării, pe Dunăre și Mare.

Pe Dunăre ne-am apărat drepturile istorice și-am cooperat cu armata în operațiunile războiului unirii, de-alungul fluviului până la Mare.

Forțele noastre pe Dunăre trebuesc să fie în măsură de a împlini și în viitor, misiunile grele de cooperare, cu flancul armatelor sprijinite pe fluviu.

La mare forțele noastre rapide, completate cu ajutorul hidroaviației și unei organizațiuni judicioase a apărării de coastă, sunt menite să aibă un rol important în apărarea litoralului maritim și gurile Dunărei.

Ne lipsește o armă necontestat de prețioasă în sistemul nostru de apărare care să completeze ciclul armelor clasice și anume : submarinul.

Ne mai lipsește o bază navală *maritimă bine organizată.*

In 1935, arată ce a putut realiza precum și nevoia unei nave *școală* și a unei *baze navale :*

Marina Regală Română reprezintă în sistemul apărării noastre naționale, un factor de o deosebită importanță, ea este păzitoarea liniilor de comunicație pe apă, forța de protecție a marinei comerciale și în special păzitoarea coastelor noastre maritime și fluviale.

Fără să visăm construcții costisitoare de cuirasate sau crucișetoare mari, țara noastră s'a mărginit a constitui la Dunăre și Mare mici forțe navale, nuclee omogene din toate elementele, în jurul cărora se poate creea în viitor o puternică forță navală potrivită intereselor noastre destul de importante pe Dunăre și Mare.

Doctrina și învățămintele războiului n'au micșorat înnici o țară valoarea marinei de război, în ansamblul mijloacelor de luptă moderne ale războiului naval.

Realizările programului nostru naval, întreținerea navelor și îndemnizările personalului, se lovesc de redusa capacitate a resurselor noastre financiare și de micul interes pe care poporul nostru îl arată pentru desvoltarea unei marine de război, fenomen cu totul diferit în alte țări ca Jugoslavia și Polonia, unde marina se află în pronunțată ascensiune.

Totuși ne-am dat seamă că valoarea unei marine de război, chiar redusă în dimensiuni, stă într'un material naval bine armat, pregătit și întreținut și într'un personal cât mai bine încadrat, antrenat și instruit în special la mare.

Ajutați de mijloacele financiare ce ne-au fost puse la dispoziție de guvern și ministerul apărării naționale, am reușit în ultimul timp să realizăm câteva îmbunătățiri de reală însemnătate :

Am continuat refacerea unităților navale de Dunăre, cari la vara viitoare vor fi gata a reconstitui flota de Dunăre.

Am completat armamentul de torpile și instalațiile de tir la distrugătoarele tip „Regele Ferdinand" și am asigurat navelor de Dunăre și Mare cât mai mult timp de navigațiune, grație combustibilului de ce ni s'a acordat.

Am rezolvit chestiunea procurării materialului de mine din uzinele streine în colaborare cu industria națională ; am rezolvat procurarea munițiunilor de artilerie în industria națională.

In fine am adus în țară submarinul „Delfinul", unitate care va forma școala submariniștilor și va fi în acelaș timp prima unitate de luptă de acest gen, care înseamnă un important factor atât pentru pregătirea aplicațiunilor tactice, cât și ca element eficace de luptă. Aci trebue să insist asupra grelei vieți a submariniștilor și aș fi fericit dacă autoritățile superioare ar face o analogie între ora de zbor a aviatorilor și ora de imersiune a submariniștilor, răsplătindu-i în mod identic.

Ne mai rămâne să înfăptuim baza navală *la mare, dar pentru că o bază permanentă de mare desvoltare, cere timp și investiții foarte mari, este bine să amenajem deocamdată o bază de submarine, unde ar putea intra și unitățile existente.*

Din creditele ce ni se vor mai acorda vom da o desvoltare submarinelor și apărărilor de coastă.

Ultimul dezidarat, acum când nava bază „Constanța" și-a luat în serios rolul de navă-mamă a submarinului și nu mai poate servi de navă școală, este să procurăm Marinei Regale o navă *cu vele* și motor *pentru pregătirea și educația marinărească a tinerelor elemente în navigația de larg.*

In 1936 și 1937 insistă asupra necesității navei școală și a bazei navale :

Luptând veacuri dearândul, pentru păstrarea drepturilor de existență, neamul nostru s'a ocupat îndelung de apărare și cultura pământului, întorcând abia în vremea din urmă cu hotărîre, spre imperativele izvorâte din folosirea drumurilor mării.

Această târzie înțelegere și prețuire a resurselor bogate ale mării, explică proporțiile modeste ale tonajului nostru militar și comercial.

In această înceată ascensiune a vieții noastre marinărești, Marina Regală a pășit cu mișcări sigure și astăzi încadrată cu elemente destoinice și devotate, aduce prin mine și glasul tunurilor sale, salutul ostășesc Majestății Voastre, exprimând adânca recunoștință pentru onoarea ce ați acordat-o Marinei.

Marina Regală pune toată ardoarea și devotamentul în menirea de a apăra țărmurile Dunării și coastele Mării.

La Dunăre unitățile noastre se instruesc în problemele apărării litoralului fluvial și Arsenalul Marinei depune o muncă stăruitoare pentru reorganizarea flotilei de monitoare.

La Mare, o întinsă și rodnică activitate nautică și technică animează pe comandanții, ofițerii și echipajele, căci navele au primit, prin îngrijirea autorităților superioare, combustibil suficient pentru exerciții, antrenament și navigațiune la larg.

Indrumându-și instrucția pe linia unei doctrine izvorâtă din învățămintele războiului și întărite printr'o disciplină fermă a spiritelor și caracterelor, Marina Regală deși măruntă în număr de nave, crește în fiecare an ca putere morală și valoare tactică.

Ea reclamă ca o condiție esențială de viață, o bază navală *la mare, bine utilată și bine organizată.*

Marina Regală are multe nevoi de împlinit și dorințe de exprimat.

Mă voi mărgini cu prilejul acestei mari serbări, să solicit din nou Inaltul Sprijin al Majestății Voastre pentru comanda navei-școale „Mircea" și reorganizarea pe baze noui a școalelor de ofițeri de marină de război și de comerț, cum și de ofițeri mecanici, înzestrându-se cu tot materialul aplicativ, pentru a eși din domeniul teoretic în care ne aflăm.

Prin aceste înfăptuiri vom putea răspunde Inaltei ini-

ţiative a Majestăţii Voastre de a creia o singură şcoală navală şi şcoală de mecanici bine organizată pentru marina de război şi comercială.

Faţă de eventuala comandă de nave noui pentru întărirea forţelor noastre navale, solicit deasemenea amenajarea cât mai grabnică a bazei navale la mare, într'unul din lacurile depe coasta noastră maritimă.

In afară de această activitate de comandament, d. Vice-Amiral Bălănescu a înţeles ce rol poate juca o Ligă Navală pentru luminarea masselor asupra importanţei marinei, considerată de foarte mulţi ca un lux şi în calitatea sa de membru în comitetul de conducere, apoi ca preşedinte al secţiei Constanţa şi în ultimul timp ca Vice-Preşedinte de drept, a sprijinit cu toată puterea acţiunea Ligei spre a nimici falşa sugestie „marina e un lux" cu cea adevărată că *„marina e o necesitate"*.

Pleacă din fruntea Marinei Regale înainte de a recepţiona navele comandate sau pe cale de a se comanda; părăseşte Marina Regală lăsând un personal înviorat, gata la sacrificiile de mâine şi un material la înălţimea elementului om, rămâmând să lupte pentru marina dragă sub flamura Ligei Navale Române, al cărui Vice-Preşedinte de onoare a fost, cu aprobarea M. S. Regelui, Augustul nostru Preşedinte, aclamat de întregul comitet.

Amiralul P. Bărbuneanu

Succesorul la comandamentul marinei este d. C. Amiral Bărbuneanu Petre, absolvent cu distincţie al Academiei navale din Fiume, o altă figură distinsă a Marinei Regale, cu o carieră destul de frumoasă. E de ajuns a arăta că în timpul campaniei s'a distins la atacul de la Rusciuc, la aşezarea barajelor de mine cari au întârziat coborârea flotei austriace, provocând chiar scufundarea monitorului INN. După război a fost pe rând comandantul escadrei de Dunăre, al Arsenalului, al Bazei Navale Maritime, al Şcoalei Navale, al Diviziei de Dunăre, al celei de Mare şi în ultimul timp Directorul Marinei în Ministerul Apărării Naţionale şi Director General al Marinei în noul Minister al Aerului şi Marinei.

Trecând deci prin toată filiera comandamentului şi iniţiindu-se în direcţiile din cele două ministere, se poate spune că era, în afară de faptul a fi cel mai vechi amiral, indicat să i se încredinţeze comanda Marinei Regale.

In cadrul Ligei Navale a dat deasemenea dovadă, ca preşedinte al Secţiilor Galaţi şi Constanţa, prin dragostea şi spiritul gospodăresc în care a lucrat, cât de mult preţueşte această instituţie.

Moştenirea frumoasă lăsată de d. Vice-Amiral Bălănescu a încăput pe mâini bune şi Liga Navală urează noului Comandant al Marinei Regale şi Vice-Preşedinte de drept al L. M. R. să desăvârşească programul pe cale de realizare.

Contra - Amiral P. Bărbuneanu Comandantul Marinei Regale Române

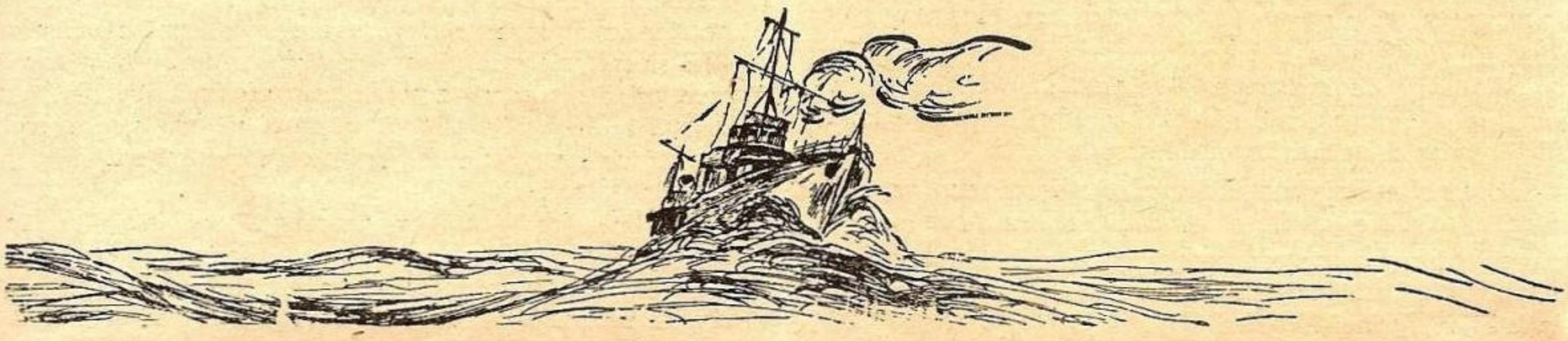
Inginerii Inspectori Generali: I. Vardala şi C. Mihalopol

Nu numai în conducerea Marinei Regale au avut loc schimbări, ci şi în acea a celei comerciale. Vechiul şi cunoscutul prieten al marinei noastre, membru în comitetul Central al L. N. R., d. Ing. Insp. general *I. Vardala*, Director General al P. C. A., s'a retras din înalta conducere, trecând la pensie.

In locul Domniei Sale a fost numit d. Ing. Insp. G-ral *C. Mihalopol*, fost sub-director al P. C. A., un alt devotat membru în comitetul Ligei Navale.

Regretând plecarea celui dintâi, Liga Navală nu poate decât să exprime recunoştinţă ambelor personalităţi cari au sprijinit-o cu un deosebit devotament, nelipsind dela nici o şedinţă, în care au adus preţioase sugestii şi cari vor continua într'un ritm tot atât de viu şi armonios.

Ambii membri trăind la Constanţa în ambiaţa maritimă şi-au dat de tineri seama de rolul marinei comerciale pentru ţara noastră şi importanţa Ligei Navale în scoaterea în evidenţă a acestui rol.



O R D I N E D E Z I

OFIȚERI, MAEȘTRI, SUBMAESTRI, ȘI MARINARI.

Prin aplicarea Inaltului Decret Regal Nr. 3574/1937, pentru deblocarea cadrelor militare, D-l Vice Amiral Bălănescu Ion, comandantul Marinei Regale, este trecut în rezervă, pe data de 1 Noembrie a. c., pentru limită de vârstă.

Activitatea Domniei Sale în tot timpul carierei începând din anul 1899, când a dobândit gradul de sublocotenent, și, în special, activitatea ce a desfășurat-o începând dela 1 Decembrie, 1931, când i s'a încredințat comanda Marinei Regale, face ca trecerea Domniei Sale în viața civilă, — acest fapt obicinuit și inerent în viața militară, — să constitue totuși pentru Marina noastră, un adevărat eveniment.

Aureola cu care D-l Vice Amiral Bălănescu își încheie cariera, este frumoasă precum frumos este bilanțul activității Domniei Sale ca comandant al Marinei Regale.

Complectarea la valoarea lor reală de luptă a navelor

D. RADU IRIMERCU
Ministrul Aerului și Marinei

de mare și înzestrarea distrugătoarelor tip „R" cu tuburi lans-torpile și aparate Fire-Director ;

Aducerea în țară, cu toate riscurile ce le implică situația, a primului submarin românesc „Delfinul".

Refacerea navelor de luptă dela Dunăre, modernizarea lor ca și schimbarea artileriei dela monitoare ;

Studiul nouilor nave comandate : comenzi efectuate sau în curs de perfectare și, în special, studiul și alegerea navei școală pentru generațiile Marinei viitoare ;

Pregătirea de luptă a ofițerilor și echipajelor pentru manevre și teme navale din ce în ce mai reușite și rodnice ca învățăminte ;

Călătoriile de instrucție și misiunile speciale, din ultimii ani ale navelor de război, călătorii ce s'a executat fără reproș și cu maximum de profit ;

Grija arătată și munca deosebită depusă pentru realizarea unei baze navale a Marinei noastre de mare,

Iată câteva fapte concrete, pentru care numele D-lui Vice-Amiral Bălănescu s'a înscris și va rămâne luminos în istoria Marinei Regale !

OFIȚERI, MAEȘTRI, SUBMAEȘTRI, ȘI MARINARI.

Azi, când sunt convins că priviți toți cu emoție și profund respect, plecarea Șefului vostru din cadrele active și din înaltul post ce l'a deținut, se cuvine să-i arătăm admirația și recunoștința noastră, prin promisiunea solemnă ca viața sa militară, — caracterizată prin exemplară morală și cinste, prin muncă intensă, pricepută și rodnică și printr'o nețărmurită dragoste pentru Marina noastră, — vă va servi drept pildă, vă va servi drept far călăuzitor în activitatea fiecăruia dintre voi.

Prezentul Ordin de Zi, se va citi în toate comandamentele și unitățile Marinei, ofițerilor și trupei sub arme.

El se va înscrie în istoricul unităților și în istoricul Marinei.

Dat la București, azi 1 Noembri 1937.

Ministrul Aerului și Marinei,
(ss) RADU IRIMESCU

ORDIN DE ZI

Părăsind cadrele active ale Marinei Regale pe ziua de 1 Noembrie 1937, după o muncă de 38 de ani în serviciul Marinei, îmi iau rămas bun dela toți cei cari m'au ajutat să duc la bun sfârșit gândurile bune și greau sarcină ce am avut pe timpul cât am condus Marina Regală.

Plec cu fruntea sus, convins că mi-am făcut toată datoria către Marina Regală, căutând a-i înălța prestigiul și valoarea totdeauna cu inima curată și cinstită, având înaintea mea idealul unei Marine puternice pe Dunăre și Mare.

Sunt fericit dacă prin plecarea mea, mai de vreme decât la termenul prevăzut după vechea lege, voi deschide un loc pentru un viitor șef care să ducă mai departe opera începută, dorindu-i să fie ca și mine păzitor riguros al legilor și tradițiunilor și să mențină aceiași ordine, cinste și autoritate în Marina Regală.

In cei cinci ani cât am condus Marina Regală m'am străduit să trec peste piedicile materiale ce mi se puneau în cale, să refac moralul și să coordonez eforturile tuturor spre binele comun al acestei arme de elită. Am mulțumirea că am reușit să rezolv în sensul cât mai potrivit cu năzuințele Marinei următoarele probleme vitale :

1) Am ținut trează în conștiința și atențiunea conducătorilor țării ideia întăririi Marinei naționale și dotarea ei cu cele mai bune mjloace de luptă pentru a se putea desvolta la Dunăre și Mare :

2) Am întocmit un program de înzestrare navală care a fost aprobat de Consiliul de Apărare al Țării, datorită căruia s'au complectat în parte mijloacele de apărare navală și s'au înscris construcțiuni de noui submarine și nave de suprafață ;

3) Am luptat și am obținut, înainte de înființarea Ministerului Aerului și Marinei, organ de frumoase perspective în viitor, prevederea navelor de luptă cu combustibil și materiale suficiente pentru a asigura o instrucție efectivă și un antrenament bazat pe navigație de lungă durată în larg. Am obținut mijloace pentru a se executa în fiecare an voiaje în străinătate cu ofițerii și elevii Școalei Navale ;

4) Am adus în țară, cu concursul conducătorilor țării, submarinul „Delfinul", *navă ce s'a dovedit bună și folositoare Marinei, roadele ei constatându-se astăzi când trebue să pregătim noui comandanți, ofițeri și echipaje*

pentru două submarine proectate a se construi în Şantierele industriei naţionale ;

5) Am reuşit să aduc celor 4 Monitoare tip „Brătianu" reparaţiuni radicale şi să le înzestrez cu noul armament naval şi anti-aerian, ridicând valoarea de luptă a Diviziei de Dunăre ;

6) Am propus Ministerului Aerului şi Marinei după voiajul de studii ce am făcut, să comande o navă şcoală cu pânze şi motor pentru înlocuirea navei şcoală „Mircea".

Acum câteva zile am avut marea bucurie *să aflu dela D-l Ministru Radu Irimescu că, aprobând propunerile mele a încheiat cu un şantier străin, special în nave de acest gen* comanda navei-şcoală MIRCEA.

Nădăjduiam că în timpul ce-mi rămâne să depun toate sforţările pe lângă Ministerul Aerului şi Marinei pentru îndeplinirea următoarelor nevoi ale Marinei :

1) comanda a două distrugătoare ;

2) comanda a patru torpiloare escortoare ;

3) comanda a patru nave dragoare ;

4) schimbarea fundului şi refacerea canonierelor ;

5) comanda a 12 vedete rapide torpiloare de mare şi 7 vedete de Dunăre ;

6) reorganizarea Şcolilor Marinei şi în special a Şcoalei de Ofiţeri de Marină şi Şcoalei de ofiţeri mecanici ;

7) Construirea şi amenajarea unei baze navale la Mare, într'unul din lacurile de pe coasta maritimă ;

8) Complectarea mijloacelor de apărare ale coastei maritime.

Am credinţa că succesorul meu, ajutat de ofiţerii de elită de care dispune Marina şi cu concursul totdeauna binevoitor nelimitat şi inimos al D-lui Ministru Radu Irmescu , va stărui ca toate aceste deziderate să se înfăptuiască în întregime.

Prima condiţiune a propăşirii intereselor superioare ale Marinei, a ridicării prestigiului pavilionului şi Marinei este unirea disciplinată şi devotată a tuturor Comandanţilor şi ofiţerilor în jurul conducătorului superior al Marinei.

Recomand dar unire, muncă şi disciplină.

Majestatea Sa Regele Carol II acordă o atenţiune deosebită Marinei Regale şi urmăreşte cu o înţelegere superioară toate dezideratele Marinei.

Marinarii pentru a fi demni de încrederea Majestăţii sale sunt datori să nu uite recomandaţiunile Augustului Suveran :

„In Marină să fie un singur suflet, un singur gând : Marinarii să nu se lege de uscat, să navige la mare şi să iubească cu pasiune nava lor".

Termin luându-mi rămas bun şi dorind Marinei Regale realizarea tuturor năzuinţelor.

Mulţumesc tuturor pentru concursul ce mi-au dat.

Ofiţerii să fie devotaţi ţării, tronului şi dinastiei având în suflet deviza : **nimic pentru noi, totul pentru Marină.**

Acest ordin se va citi tuturor ofiţerilor şi maeştrilor militari.

Comandantul Marinei Regale,

Vice-Amiral, I. BĂLĂNESCU

La masa dată de Ministerul Aerului şi Marinei, la care a luat parte întreg corpul ofiţeresc al marinei regale, după cuvântarea domnului Ministru R. Irimescu, a urmat

RĂSPUNSUL DOMNULUI VICE-AMIRAL BĂLĂNESCU IOAN

DOMNULE MINISTRU,
SCUMPI CAMARAZI,

Masa de astăzi îmi creiază o atmosferă de caldă dragoste şi simpatie camaraderească pentru care mă simt mişcat adânc şi de aceea mă despart de ofiţerii ce am avut sub comandă şi de instituţia Marinei ce am comandat-o cinci ani, în chipul cel mai cordial şi cel mai civilizat.

Vă mulţumesc, Domnule Ministru, pentru Ordinul de Zi ce aţi dat Marinei Regale şi pentru cuvintele elogioase cu cari aţi evidenţiat munca mea în serviciul Marinei.

Vă mulţumesc pentru sprijinul ce mi-aţi dat în toate lucrările mele pentru Marină şi pentru toate atenţiunile cu cari m'aţi onorat.

Doresc din toată inima ca Marina Regală să cunoască cele mai frumoase culmi de prestigiu şi propăşire sub conducerea Domniei Voastre şi a Şefilor mari ai Marinei Regale.

Mulţumesc Domnului Contra-Amiral Bărbuneanu, comandantul Marinei, pentru cuvintele amabile ce mi-a adresat.

Ştiu şi simt că marinarii preţuesc cum se cuvine înfăptuirile ce am realizat în Marina Regală. Am aruncat o sămânţă de principii, ordine şi disciplină în ogorul Marinei, care va da roade în viitor.

Plec cu satisfacţia că mi-am împlinit toată datoria către Marina Regală. Rămân prieten sincer şi devotat al Marinei Regale şi voi căuta, prin cunoştinţele mele, prin grai şi scris, să fiu folositor acestei arme de elită.

Sunt totdeauna la dispoziţia Domniei Voastre şi Marinei Regale pentru orice acţiune în legătură cu binele şi viitorul ei.

Trăiască Domnul Ministru Irimescu ! Trăiască Marina Regală !

DISCURSUL DOMNULUI CONTRA-AMIRAL BĂRBUNEANU PETRE

DOMNULE MINISTRU,

Cu bucurie adâncă, ieşită din sentimentele cele mai curate şi cu emoţiune rară, pe care o creiază amintirea recunoştinţei, mă simt foarte măgulit de încrederea ce mi-aţi arătat, însărcinându-mă cu comanda Marinei Regale şi vă asigur că mă voi arăta demn de această încredere.

Imi dau seama de greaua însărcinare ce mi-aţi dat pentru a echilibra în acelaş ritm recrutarea şi pregătirea personalului cu achiziţionarea materialului şi a nouilor arme de luptă.

O atenţiune deosebită voi avea asupra disciplinei, a cimentării camaraderiei şi spiritului de corp, care este cea mai bună pavăză contra infiltrării printre noi a neînţelegerii şi discordiei, care nu pot să aibă decât efecte dezastruoase asupra bunului mers al instituţiei, căreia trebue să-i consacrăm toată înţelegerea şi toată dragostea noastră.

Predecesorul meu, D-l Vice-Amiral Bălănescu, îmi uşurează mult această sarcină, pe care Domnia-Sa a dus-o cu multă competinţă şi metodă, înscriind în paginile Marinei progrese însemnate. Ca cel mai vechi dintre camarazi, vă cunosc Domnule Amiral, aproape dela începutul

MĂSURI PENTRU DESVOLTAREA MARINEI COMERCIALE

Măsurile care ar putea rezolva criza marinei noastre românești sunt următoarele:

Formarea unei stări de opinie însuflețită, activă pentru a influența hotărârile acelora care decid în materie de marină. Pentru a ajunge la acest scop, e necesar ca statul să facă loc în învățământ cunoștințelor de ordin marinăresc și să ajute Liga Navală să difuzeze în toate straturile populației și în toate regiunile țărei, gustul pentru apă și cunoștințele marinărești.

Cel mai eficace mijloc de propagandă la îndemâna Ligei este să ducă pe cetățean pe Mare, pentru a-l face să aprecieze personal valoarea marinei.

Inființarea unei industrii a construcțiilor navale, pentru a putea întreține, a reconstitui și a mări o flotă. Șantierele navale sunt un factor de prosperitate economică și de siguranță militară — pentrcă starea lor înfloritoare are repercusiuni și în alte industrii naționale cum sunt metalurgia, turnătoria, etc., iar din punct de vedere al apărării naționale pot fi întrebuințate în caz de nevoie și grație utilajului de care dispun, la fabricarea articolelor necesare armamentului.

Ajutorul financiar al Statului se traduce prin înființarea creditului ipotecar naval, printr'un număr de scutiri fiscale și vamale și printr'un sistem de prime de construcție sau de armament.

Creditul ipotecar naval va acordà împrumuturi pentru perioade între 15—20 ani — cu dobândă mai mică decât cea normală, diferența urmând a fi suportată de Stat — constructorilor de vase, spre a putea suportà sarcinile ce apasă asupra unei întreprinderi în care totul trebue făcut dela început ,cu condițiunea de a livrà vasele la prețuri egale cu șantierele străine — și armatorilor pentru cumpărări de vase în România și de vase până la 10 ani vârstă din străinătate, această din urmă posibilitate fiind acordată, numai în cazul când șantierele din țară nu pot satisface cerințele.

Exonerările fiscale și vamale vor conta din micșorarea cheltuelilor de înregistrare a actelor de vânzare sau de uzufruct a vaselor ; din scutirea de impozit asupra cifrei de afaceri pentru afacerile efectuate de șantierele de construcții navale și de constructorii de aparate motoare și auxiliare pentru vase ; din scutiri de taxe vamale pentru materiile prime importate și întrebuințate la construcția vaselor, mașinilor și căldărilor.

Sistemul de prime — constând din indemnități anuale acordate de Stat armatorilor pentru a ușura cheltuelile de exploatare, și constructorilor pentru a stimula progresul și livrarea vaselor la prețuri cel mult egale cu străinătatea și în aceleași condițiuni calitative — bine organizat, a dat rezultate excelente în țările fără o marină corespunzătoare situației lor.

Ajutorul indirect cu caracter politic — administrativ, se va manifesta în străinătate prin intervenția consulilor în favoarea vaselor românești, iar în țară prin măsuri de represalii împotriva vaselor străine ca urmare a actelor rău vitoare săvârșite într'un port străin față de vasele noastre ; prin rezervarea pentru flota națională a remorcajelor în porturile românești și a cabotajului dela un port român la alt port; prin instituirea dreptului preferențial rezervat vaselor sub pavilion român pentru transporturile destinate Statului, sau stabilimentelor publice sau de utilitate publică.

Echipajele. — Este o chestiune de foarte mare importanță.

Progresele realizate în construcția vaselor și în navigația propriu zisă fac, mai imperioasă ca oricând, obligația de a avea un personal competent și bine antrenat. Se poate exploata vase mediocre cu echipaje de primul rang, dar nu se poate încredința vase moderne unui echipaj nepregătit, neantrenat și nedisciplinat. Școli navale la Mare și Dunăre, distincte, vor avea misiunea de a pregăti personalul ofițeresc și inferior al vaselor.

Paralel cu pregătirea profesională se va realiza condițiunea numărului minim de oameni de echipaj pentru vas, o scară de salarii normale, condițuinile de muncă normale și o asistență socială organizată separat de Casa Centrală a Asigurărilor.

Porturile, pentru a răsunde necesităților actuale ale industriei transporturilor pe apă, trebue să fie amenajate și utilate, adică să aibă adâncime suficientă pentru a pri-

---

URMARE DIN PAG. 173

făurirei lanțului carierei Dumneavoastră, la ale cărui zale ați ferecat cei mai frumoși ani ai vieții pe terenul cultural, poetic și marinăresc și care lanț v'a încătușat pentru totdeauna de veșnic frământata și atrăgătoarea mare.

DOMNULE MINISTRU .

Nu fără emoție îmi este dat să evoc astăzi clipele solemne dela 15 August, când, în fața M. S. Regelui, ați spus că ați venit pe lume ca fiu de marinar și că ați început în fragedă tinerețe urcușul anilor, sub mândra uniformă a Marinei Regale.

Noi salutăm în persoana Domniei Voastre pe marinarul, care în scurtul timp al ministeriatului său, a știut să dea Marinei mijloacele de înzestrare și acel prestigiu de care avea nevoie pentru a se afirma în drepturile ei de apărare a frontierelor fluviale și maritime ; salutăm pe omul de stat care întrunește subțirimea spiritului de conducător, cu autoritatea omului de acțiune ; salutăm pe omul prevăzător și energic, care a știut să susțină cu atâta pornire luminoasă drepturile Marinei.

Cunoaștem înfăptuirile ce ați realizat pentru Marină și cunoaștem frământările ce vă preocupă și dinamismul cu care sunteți înzestrat ca să dați Marinei tot ce i se cuvine în concernul armelor surori ale Ministerului Dumneavoastră.

Fie-mi permis, Domnule Ministru, ca, în numele marinarilor pe cari îi reprezint, să vă exprim sentimentele noastre de adâncă dragoste și de neînvins devotament, sentimente tradiționale, cari au însuflețit totdeauna pe marinar și cari au fost eri și vor fi și mâine determinante în acțiunea lor.

Să trăiască Domnul Ministru Radu Irimescu.

mi vase cât de mari, şi instalaţiuni materiale cari să dea posibilitatea vaselor să efectueze în mod rapid operaţiunile lor. Pentru săvârşirea lucrărilor necesare se va întocmi programe de lucrări eşalonate şi se va întrebuinţa fondurile numai pentru lucrări în porturile, unde se produce cu adevărat o concentrare comercială.

Cheltuelile făcute să nu antreneze o mărire de taxe de port spre a determina vasele să evite porturile noastre.

Porturile să fie puncte terminus de căi navigabile şi de linii ferate. Căile ferate să fie capabile de a face faţă traficului, dublând liniile de legătură a porturilor cu centrele agricole şi industriale ale ţărei, Atenţie deosebită trebue dată Basarabiei care n'are căi ferate legate cu porturile de pe Dunăre.

Zonele libere. Pentru a face din porturile mari. centre de atracţie a curentelor comerciale internaţionale, e necesar să înfiinţăm pe lângă ele zone libere şi să reducem taxele şi cheltuielile de port.

Misiunea zonelor libere este ca să atragă mărfurile venite pe mare, fluvii şi invers şi să le reexpedieze, după ce li s'a făcut condiţionarea care le face mai agreabile clientelei.

Funcţionarea zonelor libere în străinătate — Triest, Genova, Copenhaga, Hamburg — demonstrează că ele au favorizat importul şi exportul mărfurilor, tratamentul pe loc şi reexpedierea mărfurilor — devenind centre de distribuţie pentru mărfuri. Situaţia geopolitică a porturilor noastre maritime este favorabilă înfiinţărei zonei libere, hinterlandul lor fiind continental. Funcţionarea lor va aduce noi isvoare pentru navlu şi noi isvoare de câştiguri pentru muncitorime.

Ordine şi disciplină în porturi. Porturile noastre trebue ferite de agitaţii muncitoreşti — trebue ferite să fie considerate „Deliquent ports" şi din această cauză să fie evitate de vase. In port trebue să se facă numai muncă, nu şi politică — iar în port să nu aibă drept de a munci decât muncitorii ordonaţi şi supuşi reglementărilor efectuate de autorităţile de port cu concursul reprezentanţilor patroni şi muncitori.

Pentru menţinerea ordinei în porturi, trebue înfiinţat corpul de poliţie portuală, sub dependenţa autorităţii maritime, după modelul din Italia, în porturile căreia domneşte o ordine perfectă.

Legislaţie modernă, care să înlocuiască legile arhaice şi care să fie în concordanţă cu interesele naţionale şi cu principiile enunţate în conferinţele şi convenţiile internaţionale relative la comerţul pe apă, — va statuà asupra tuturor chestiunilor de Drept Maritim şi Fluvial administrativ, comercial, procesul, penal, disciplinar şi de asistenţă socială.

Intocmirea legilor să fie făcută de persoane cu deosebită competenţă în materie. Elaborarea lor să se facă cât mai repede, după studii aprofundate de drept maritim comparat, făcând posibilă prevederea, continuitatea în efort şi preponderenţa interesului general.

Politica maritimă va da rezultate când factorii răspunzători de treburile marinăreşti în speţă Comisiunea Maritimă şi Fluvială ce va trebui să fie înfiinţată pentru a urmări aplicarea programului de desvoltare a marinei noastre comerciale şi Guvernul — vor face operă utilă şi durabilă şi nu vor da soluţiuni care vor fi măsuri de expedient, adică nu vor face o politică dela zi la zi.

Consideraţiunile de ordin politic nu trebue să apese asupra concepţiilor şi nici chestiunile de ordin particular nu trebue să falşifice şi să contrarieze punerea în aplicare a proectelor. Nevoile marinei comerciale să fie examinate în afară de orice preocupare de ordin parlamentar sau electoral.

Noua politică marinărească să urmărească, ca ceva neapărat necesar, înlăturarea conceptului de Stat-armator, de oarece Statul s'a dovedit întotdeauna slab comerciant. Etatizarea marinei comerciale este o soluţie negativă şi nepropozabilă ce a fost înlăturată de quasi-unanimitatea statelor maritime.

Statul român să sprijine marina comercială — după modurile cum s'a preconizat mai sus — nu să facă comerţ pe apă.

Pentruca măsurile ce se vor lua să fie aplicate cu succes, este indispensabil să avem o bună administraţie, stabilă şi bine organizată.

Prin măsurile preconizate în acest articol se urmăreşte numai ridicarea marinei comerciale la un grad normal de desvoltare, pentruca ea să-şi poată exercita rolul pe cele trei planuri: al prestigiului, al comerţului şi al apărărei naţionale.

Căpitan (r) GEORGE ŞTEFĂNESCU

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.

Raportul între Dreptul Fluvial şi Dreptul Maritim

Necesitatea unei codificări paralele

VIRGIL D. VASILIU
Doctor în drept din Paris
Avocat

SUMAR: 1. Navigaţiunea interioară în primele codificări ale dreptului maritim. — 2. Asimilarea celor două navigaţiuni în codul italian. — 3. Norme speciale pentru navigaţiunea internă şi interpretarea lor în dreptul român. — 4. Exceptarea navigaţiunei interioare dela obligaţiunea redactării unui inscris pentru contractul de navlosire şi dela prohibirea încărcării pe punte. — 5. Alte cauze de diferenţiere ale regimului juridic privitor la navigaţiunea fluvială. — 6. Elaborarea unui drept fluvial pe cale de uz. — 7. Actualitatea determinării caracterului navigaţiunii în dreptul nostru pozitiv. — 8. Opera de unificare a dreptului fluvial în procesul de diferenţiere de dreptul maritim. — 9. Aportul instituţiilor de drept Maritim în elaborarea dreptului fluvial. Convenţiunile dela Geneva din 9 Decembrie 1930. — 10. Situaţia în alte ţări. a) Ţări unde navigaţiunea interioară este lăsată sub regimul dreptului comun. — 11. Ţări cari au o reglementare specială pentru Navigaţiunea interioară: Germania, Belgia. — 12. Coeficientul economic în procesul de specializare al dreptului fluvial. — 13. Concluzii.

1. — Dreptul maritim s'a elaborat într'o epocă în care navigaţiunea interioară nu putea reclama în nici un fel asimilarea cu navigaţiunea maritimă. Pe când prima era o operaţiune înceată, lipsită de primejdiile mării dar şi de prestigiul aventurii, cea de-a doua se îndeplinea în condiţiuni de nesiguranţă şi grandoare, cari solicitau toată atenţia legiuitorului [1]) şi justificau în primul rând formarea unor norme de drept cutumiar deosebite de regimul de drept comun [2]).

Prima mare codificare a dreptului maritim — Ordonanţa Marinei din 1681, realizată din îndemnul lui Colbert — exclude cu desăvârşire navigaţiunea interioară. Acelaş lucru îl fac mai târziu codurile moderne inspirate din opera legiuitorului francez din secolul al XVIII-lea. Astfel codul de comerţ francez [3]) din 1807 asimilează complect regimul juridic al transporturilor terestre cu acela al transporturilor pe căile de navigaţie interioară. Tot aşa procedează şi redactorii codul de comerţ în Belgia şi Olanda din prima jumătate a secolului trecut.

2. — Mai târziu, adică spre sfârşitul secolului al XIX-lea, în urma progreselor realizate în navigaţiunea fluvială prin crearea de unităţi importante şi prin generalizarea propulsiunei mecanice, s'a văzut necesitatea de a asigura acestei navigaţiuni un regim juridic care să se apropie mai mult sau mai puţin de cel maritim.

Unele ţării au asimilat complect sau aproape complect cele două feluri de navigaţie, din punct de vedere juridic. Aşa a procedat Italia care prin codul de la 1883, cod ce a servit de model legiuitorului nostru comercial, a căutat să suprime orice dificultate de determinare a navigaţiunei interioare în raport cu cea maritimă, supunând în general ambele navigaţiuni la un singur fel de dispoziţiuni.

In această privinţă, însăşi terminologia adoptată pentru întitularea cărţii a II-a a codului de comerţ: „Despre comerţul Maritim şi despre Navigaţiune" — arată limpede intenţiunea legiuitorului de a îmbrăţişa atât navigaţiunea maritimă cât şi fluvială. Expresiunea aceasta are o semnificaţie deosebită dacă ţinem seamă de precedentele legislative, din Italia, unde codul de comerţ din 1865 punea în fruntea aceleiaşi materii denumirea: „Despre comerţul maritim [4]).

Dealtfel uniformitatea de reglementare care restabileşte oarecum concepţia clasică română asupra navei [5]), este confirmată atât de lucările preparatorii ale codului de comerţ italian [6]), cât şi de dispoziţiunile formale înscrise în acest codice [7]).

3. — Dacă însă în principiu s'a asimilat navigaţiunea interioară cu cea maritimă, în anumite dispoziţii, dimpotrivă, codul de comerţ italian şi după el, codul român, stabileşte o distincţiune între cele două navigaţiuni, exceptând vasele destinate navigaţiunii pe fluvii şi lacuri, dela normele edictate pentru navigaţiunea maritimă.

Inainte însă de a enumera aceste norme, este util să facem câteva observaţiuni asupra terminologiei codului de comerţ român. Legiuitorul din 1887 traduce cuvântul de „fiumi" — fluvii — din cuprinsul articolelor 490 cod. com. [8]), 501, cod. com. [9]) etc., prin expresiunea de „rîuri". Aceasta ar însemna că excepţiunile prevăzute de codul italian pentru navigaţiunea interioară, inclusiv cea fluvială, se limitează în codul român la navigaţiunea pe rîuri, supunînd în totul navigaţiunea fluvială regimului edictat pentru navigaţiunea maritimă.

Dacă nu aceasta a fost intenţiunea legiuitorului român dela 1887, care evitând în corpul codului neolo-

---

[1]) La aceasta trebue adăugat importanţa economică pe care o aveau transporturile maritime pentru anumite state cari au fost înfloritoare atâta vreme cât flota lor domina anumite regiuni maritime. Este cazul oraşelor italiene şi hanseatice. Ef. A. Dejardins, Introduction historique à l'Etude du Droit Commercial Maritime, Paris 1890, p. 42, 65, 86. Brunetti, Diritto Marittimo privato italiano, p. 83 urm. V. Vasiliu, La responsabilité personnelle du capitaine de navire, p. 143 urm. L'apport du droit nordique.

[2]) Dacă citâm numai pe cele mai caracteristice, ca avaria comună (art. 659 cod. com.), abandonul vasului şi navlului (art. 501 Cod. Com.) şi e deajuns pentru a sesiza importanţa acestor derogări. In ultimul timp armatorii fluviali din ţările unde navigaţiunea fluvială este supusă dreptului comun reclamă din ce în ce mai insistent extinderea acestor instituţiuni la transporturile pe apele interioare. Cf. Ripert. Droit Maritime, 3-e ed.. Paris, 1929, t. 1 p. 190 urm.

[3]) Dispoziţiunile din Ordonanţa Marinei au fost introduse în Cod fără modificări de seamă. V. asupra cauzelor cari au determinat această persistenţă a textelor vechi de un secol jumătate, V. Vasiliu, op. cit. p. 185 urm. şi „Un nou Cod Maritim", Revista Marea Noastră Nr. IV, 1937, p. 29.

[4]) Cf. A. Brunetti, op. cit. pg. 388; Vivonte, Tratato di diritto comerciale, ed. 5, Milano, 1934, vol. I, pg. 111, nota [7]).

[5]) Dig. XIV, 1, De exercit. act., fr. 1 pr. 6: „Hecipimur igitur omnem navem, sive marinam sive fluviatilem, sive in aliquo stagno navicet sive schedia sit. Et de jure qui refert ubique sit ratio?" Ulpian.

[6]) Castagnola, Fonti e motivi al libro II, Torino, 1884, pr. 777. p. 455; Verbali della commisione Minist. per il Progetto prelim. nr. 130 şi 532. cit de Brunetti, op. cit, I, p. 307.

[7]) Art. 388 cod. com. italian, corespunzător art. 413 din codul com. român, utilizând o formulă generică, declară că obligaţiunile între expeditor şi întreprinzătorul de transporturi pe apă şi căpitan sunt regulate prin dispoziţiunile prevăzute în cartea II-a.

[8]) Corespunzător art. 500 din codul de com. Român.

[9]) Corespunzător art. 511, cod. com. Român.

gisme şi expresiuni de întrebuinţare restrînsă, a putut prefera cuvântul de rîuri [10]) celui de fluvii, în orice caz, organele administrative chemate să reglementeze imatricularea vaselor şi să supravegheze îndeplinirea formelor cerute de cod, [11]) şi mai apoi redactorii legii din 1907 pentru organizarea Marinei Comerciale, au considerat expresiunea de „rîuri" ca o indicaţie absolută a voinţei legiuitorului comercial de a limita excepţiunile la navigaţiunea pe apele mici, desemnate prin termenul de mai sus luat în accepţiunea lui termică, şi punând, astfel pe acelaş plan navigaţiunea fluvială cu cea maritimă, din punct de vedere al regimului publicităţii şi exploarării. Aşa de pildă, art. 511 cod. com., a fost interpretat de autorităţile competente ca dispensând de obligaţiunea ţinerii registrului nautic numai vasele destinate navigaţiunei pe rîuri şi nu şi cele navigând pe fluvii, acestea din urmă fiind ţinute să întocmească toate registrele prevăzute de art. 510.

Aceiaşi interpretare a fost dată şi art. 532, cod. com. [12]) care declară facultative dispoziţiunile privitoare la redactarea unui înscris pentru Contractul de înrolare în cazurile prevăzute de art. 511 cod. com.

Mai târziu legea pentru organizarea Marinei Comerciale din 21 Februarie 1907, vine şi precizează şi mai bine asimilarea între vasul de mare şi cel de fluviu, considerând că vase comerciale supuse legii de mai sus, „toate vasele plutitoare, de orice natură, sub pavilion român, cari fac transporturi de călători sau mărfuri pe rîuri sau pe mare" [13]). In consecinţă şi obligaţiunile prevăzute de art. 511 şi 532 au fost extinse prin art. 6 şi 8 din legea pentru Organizarea Marinei Comerciale la toate vasele în sensul definiţiei din art. 1.

4. — Codul italian mai prevede şi alte excepţiuni pentru vasele destinate navigaţiunii interioare şi anume: neobligativitatea redactării unui înscris pentru contractul de afretare [14]) şi neprohibirea încărcării pe punte [15]). Dacă ţinem seamă de interpretarea dată ulterior expresiunii de „rîuri" de către legiuitorul român, ar însemna că şi în aceste cazuri, articolele corespunzătoare din codul de comerţ român, limitează excepţiunile la navigaţiunea pe „rîuri" impunând navigaţiunea fluvială regimului edictat pentru navigaţiunea maritimă. In practică însă navlosirea vaselor fluviale se face, este adevărat, printr'un înscris, [16]) însă acesta este mult mai sumar decât documentul ce se întocmeşte în transporturile maritime, iar obligativitatea acestui înscris s'a impus mai ales pe cale de uz, în urma avantagiilor pe care le prezintă proba scrisă.

De altfel uzul porturilor dunărene a creat o serie de alte norme cari devin obligatorii prin înscrierea contractelor de navlosire la bursele din aceste porturi şi prin judecarea conflictelor ce se ivesc de către Camerile Arbitrale funcţionând pe lângă bursa respectivă [17]).

5. — In afară de excepţiunile edictate de diferitele dispoziţiuni ale codului de comerţ pentru navigaţiunea interioară, s'au creat, din mai multe cauze, excepţiuni noui cari au accentuat deosebirile între cele două feluri de navigaţiuni.

Şi era firesc să se producă această evoluţie, deoarece o serie întreagă de norme cuprinse în cartea II-a a codului de comerţ se referă la evenimente şi situaţiuni ce sunt străine navigaţiunei pe râuri sau fluvii. Aşa de pildă dispoziţiunile privitoare la împrumutul maritim [18]), la privilegii [19]), la drepturile exorbitante ale Căpitanului asupra mărfurilor [20]), fără să mai amintesc de avaria comună [21]), au rămas literă moartă pentru navigaţiunea interioară care a continuat să se desvolte în cadrul normelor adoptabile particularităţilor ei [22]).

Pe de altă parte, jurisprudenţa noastră a respins şi ea asimilarea complectă a celor două navigaţiuni, refuzând între altele armatorului fluvial dreptul de a invoca anumite instituţiuni favorabile, născute mai mult sau mai puţin din contingenţele specifice expediţiunei maritime [23]).

---

[10]) Dealtfel este absurd să admitem că excepţiunile prevăzute de art. 508 cod. com. au lăsat deoparte navigaţiunea fluvială, când ele au înglobat navigaţiunea maritimă pe lângă ţărmuri, care se apropie mai mult de navigaţiunea în marea largă, decât în prima.

[11]) Art. 510, 511, 532, 557 cod. com.

[12]) Care corespunde cu art. 522 italian.

[13]) Legea a suferit o modificare la 21 Decembrie 1922.

[14]) Art .547, corespunzând art. 557 cod. com. român.

[15]) Art. 498, corespunzând art. 508, cod. com. român.

[16]) Regulamentul Uzurilor Portului Brăila, în art. 87 prevede obligaţiunea pentru armator de a elibera încărcătorului o poliţă de încărcare. Această obligaţie există reglementată şi de Regulamentul pentru transportul mărfurilor colete cu vasele N. F. R., publicat în M. O. nr. 247 din 11 Februarie 1912, modificat la 16 Iulie 1920. Privitor la această obligaţiune a armatorului de a elibera un conosament pentru mărfurile încărcate, este interesant de remarcat cum uzul a părăsit vechea terminologie potrivit căreia toate obligaţiunile ce cad în sarcina transportului maritim aveau drept titular pe căpitan, şi a consacrat realitatea operaţiunilor din zilele noastre. V. asupra rolului căpitanului în textele codului de comerţ. V. Vasiliu: Diferite aspecte ale responsabilittăţii căpitanului de vapor, Revista de Drept Comercial, 1936, nr. 10.

[17]) Uzul porturilor Brăila şi Galaţi au fost culese şi ordonate fiecare într'un regulament, primul fiind aprobat prin Dec. Minist. nr. 11441 din 10 Februarie 1926, iar cel de al doilea prin Dec. Minist. nr. 3268 din 8 Mai 1915.

[18]) Art. 601—615 cod. com.

[19]) Art. 686—694 cod. com.

[20]) Art. 518—520, cod. com.

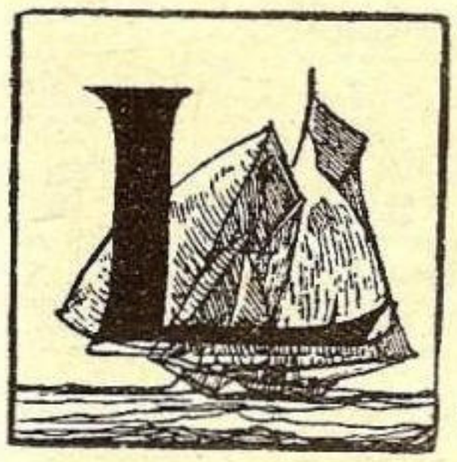
[21]) Art. 659—670, cod. com.

[22]) Intre altele de pildă este absurd să se ceară aceleaşi condiţiuni de capacitate dela un comandant fluvial cu cele impuse unui comandant maritim.

[23]) V. asupra rolului factorilor tecnici în elaborarea normelor de drept pozitiv, în general şi a celor de drept maritim în special: Greny, Science et Technique en droit privé positif, vol. II, nr. 167 p. 371. G. Suppino, La Navigazione dal punto di vista economico, Milano 1913, pg. 2 urm. Brunetti, op. cit. I, nr. 5, Bomecose, op. cit. p. 188.

(sfârşitul în numărul viitor)

Viața și opera Amiralului Fischer



Lordul Fisher of. Kilverston a fost unul dintre cei mai mari oameni și este foarte probabil că istoria îl va considera ca pe cel mai remarcabil englez pe care l'a văzut acest secol până în prezent.

Cu toate opoziția unora din oamenii politici, el a reușit să reorganizeze, să reconstruiască complect marina britanică așa cum o găsim în 1914, în măsură să garanteze, în ajunul războiului securitatea imperiului.

Incepându-și cariera activă pe nave cu vele în mijlocul secolului al 19-lea și terminând-o în timpul marelui război, dirijând întrebuințarea — în marina cea mai puternică din lume — a mașinelor celor mai perfecționate pe care putea să le furnizeze tehnica modernă, acesta a fost destinul lui Fisher.

Devotat meseriei sale până la fanatism, el era avansat cu cel puțin 10 ani în ideile anturajului său.

In tot cursul carierei sale nu se poate găsi o singură greșeală în materie maritimă.

In gradele și posturile înalte el se distinse în toate privințele într'un chip cu totul neobișnuit; el introduse numeroase reforme de mult timp așteptate, cum erau acelea cu privire la personal sau la debarasarea marinei de nave fără valoare. Tot el este fondatorul sistemului grație căruia unitățile navale de luptă menținute în rezervă, trebuiau să aibe la bord, în permanență, o mică parte din echipaj, dând astfel posibilitatea ca la intrarea lor în flotă, să aibe aceeași valoare militară ca și navele din serviciul activ.

Opera sa principală consistă în crearea cuirasatelor capabile să tragă la foarte mare distanță, fără însă a sacrifica superioritatea numerică a unităților de luptă.

In 1903 el cerea pentru armamentul principal al navelor mari din marina britanică, calibrul cel mai mare, iar pentru armamentul secundar, calibrul cel mai mic. Acest singur succes, permite a plasa pe Fisher printre cei mai energici și cei mai clarvăzători oameni de stat.

In opera sa de reorganizare maritimă, el întâmpină oarecare rezistențe din partea oamenilor politici ceeace determină Amiralitatea — din care Fisher făcea parte — să amenințe cu demisia pentru a forța guvernul să pună în șantier, navele necesare. Mai târziu, în 1905 din cauza aceleeași opoziții ale oamenilor politici, el își trimise primului ministru demisia, la care nu renunță de cât în urma intervenției personale a regelui Eduard și astfel rămase mai departe la postul său, remunerat cu 2600 lire sterline, deși era mult rugat să accepte a deveni șeful unei mari întreprinderi metalurgice, remunerat cu 10.000 lire sterline anual.

In fine, în 1909, unii membrii ai cabinetului, sfătuind guvernul să respingă programul construirei cuirasatelor — pe care Amiralitatea le aprecia ca indispensabile — ar fi pus în pericol existența imperiului. *M. Mckenna* își oferi demisia și dacă ar fi fost acceptată, toți lorzii navali — cu Fisher în cap — ar fi procedat la fel; datorită însă atitudinei unor anumiți oameni politici și în special lui Eduard Grey și Churchill, s'au învins ezitările și programul amiralității a fost acceptat.

In altă ordine de idei, Fisher este acela care cu 4 ani înainte de războiul mondial, a ales și a insistat pentru a se da lui Jellicoe anumite funcțiuni, în scopul ca el să poată fi gata a comanda flota britanică în fața inamicului.

Națiunea engleză a avut norocul să posede în Fisher un gingantic organizator, un om de o tenacitate și de un curaj nemăsurat; toate gândurile sale erau îndreptate către marină și imperiul britanic. Fisher, este tipul omului pe care o țară se poate considera fericită să-l aibă odată într'un secol în flota sa și totusi acest geniu războinic nu a fost utilizat cum ar fi trebuit, tocmai când imperiul lupta pentru viața sa.

El nu a fost pus niciodată la proba Comandamentului suprem în timp de război, dar modul cum a comandat escadra din Mediterană, concepțiile sale îndrăsnețe în strategie și tactică, curajul său încercat, permit să se afirme că el ar fi lăsat o urmă neștearsă în istorie, dacă el ar fi avut prilejul să comande flota britanică în fața inamicului.

Energia sa, spiritul său de organizare, ardoarea sa pe care vârsta n'a atenuat-o de loc, erau calități atât de cunoscute, încât în Noembrie 1914 — atunci când ajunsese la 73 ani și în retragere de mai mulți ani — la el se recurge pentru a se repara unele greșeli, ale unora din predecesorii săi: era a doua zi după eșecul dela Coronel. După câteva săptămâni el oferă victoria dela Falkland.

Ar fi ridicol — după obiceiul curent — a-l compara cu Nelson. Dacă Nelson nu ar fi avut ocazia să comande în timp de război, este probabil că el nu ar fi lăsat amintirea unui amiral superior. Succesele sale în luptă, nu numai că l'au făcut ilustru, dar i-au dat în marină și în fața compatrioților săi o popularitate imensă, pe care o moarte tragică în chiar momentul victoriei, o transformă în veneratie și chiar în adorație. Pentru aceasta, nu se poate face comparația lui Nelson cu nici un amiral al timpurilor moderne. Serviciile aduse de Fisher, marinei britanice, sunt suficiente a arăta meritele sale și nu e nevoe să se facă comparații cu alții, pentru a aprecia imensa valoare a operei pe care a îndeplinit-o în profitul marinei și națiunei britanice.

Marina! mereu marina! era primul său gând dela 5 dimineața, când se scula pentru a lucra, și *tot Marina!* era ultimul său gând înainte de a se culca.

Dela vârsta de 20 ani și până în ziua morții sale, el a fost întreg corp și suflet al țării și al marinei sale mult iubită.

Fisher, are drept monument, acest magnific produs al creației sale: flota modernă a imperiului britanic.

*

John Arbuthnot Fisher, se născu la 25 Ianuarie 1841 în Ceylan, unde tatăl său Căpitanul William Fisher era ofițer de stat major El moștenește dela mama sa, cea mai mare parte din extraordinara sa energie și tenacitate de spirit.

Fisher părăsi Ceylanul la vârsta de 6 ani și nu mai revăzu niciodată pe tatăl său care muri în 1866.

Lady Horton — ruda sa — și Amiralul William Parker — (cel din urmă supraviețuitor din Căpitanii lui Nelson) au decis în bună măsură asupra carierei lui Fisher care se prezintă la Portsmouth pe „Victory" în al cărui jurnal de bord la data de 12 Iunie 1854 este scris: „John Arbuthnot Fisher se ambarcă" iar mai târziu în 1904 — în ziua aniversărei Trafalgarului — i se ridică marca de prim lord naval la bordul aceleiași nave.

In interval de 2 ani, el se ambarcă pe „Calcuta" pe „Agamemnon" și „Impregnable" în care timp face cruciere în Baltică și Mediterană — având adesea rău de mare.

După „Agamemon" trecu pe „Highfleyer" tot ca midshipman destinat pentru mările chinei.

In 1859 i se încredințează comanda unei ambarcațiuni (șalupă cu 12 rame) iar în urma unui strălucit examen la care el obținu cele mai frumoase aprecieri, brevetul cl. I-a și premiul Beaufort, este avansat în 1860 Locotenent și ambarcat provizoriu pe „Pearl" și apoi pe „Furious".

Pe toate navele pe unde a trecut, el obține aprecieri elogioase dela Comandanți și dela Comandantul Șef. El ședea acum pe un solid piedestal, care trebuia să-l conducă nu numai la gradul de „admiral of. the fleet" și la un titlu nobiliar, dar ceva mai mult:

la opera pe care el o îndeplini în marină şi pentru marină, operă care făcu din el, cel mai mare amiral care a existat după Nelson.

Imbarcat în toamna anului 1860 pe „Excellent" ca locotenent cu artielria, el dădu un nou examen, în vederea sporului de soldă ce începu să se acorde din acel an ofiţerilor specializaţi.

Examenul fu trecut în mod strălucit şi el obţinu deasemeni brevet Cl. I-a, care-i dădea dreptul la cota maximă de spor la soldă.

Modul cum acest tânăr ofiţer lucra, muncea şi se comporta, a făcut cu drept cuvânt pe şefii lui să se pronunţe:

— acest ofiţer este destinat să ajungă în vârful erarhiei, sau

— este unul din creerile cele mai bine organizate din marină, sau

— acest ofiţer este dotat cu o extraordinară putere de muncă.

— In 1863 Fisher este ambarcat ca locotenent cu artileria pe „Warior" care pe acea vreme era cel mai frumos cuirasat din flota britanică şi care tocmai făcea turul insulelor britanice pentru propagandă.

După o crucieră, în 1864, în Madera, Teneriffa, Gibraltar, „Warior" intră în Lisabona unde primi vizita lui Garibaldi pe lângă care Fisher fu ataşat, pentru a-l conduce şi da relaţiuni asupra artileriei navei.

Intr'una din perioadele de dezarmare a lui „Warior" la Portsmouth, Fisher cunoscu pe D-ra Frances Katharine Delves-Broughton, cu care se logodi la 4 Aprilie 1806. Mariajul său a fost foarte fericit. Soţia sa îi cruţa toate grijile gospodăriei şi a fost pentru el toată viaţa, o asociată în cea mai frumoasă accepţie a cuvântului. Când soţia sa a murit — după ce i-a procurat 52 ani de fericire — Fisher îi aduse omagiul binemeritat: „având în vinele sale sângele Plantageneţilor, ea se căsători cu un tânăr şi sărac locotenent şi murind, îl lăsă inobilat şi „admiral of the fleet".

El făcu serviciu 3½ ani pe Warior şi formă singur atâţia tunari, cât nu se intruiseră în acel timp pe toate navele escadrei din Mediterană.

In 1866 se ambarcă a doua oară pe nava şcoală pentru tunari „Excelent" şi apoi i-se dădu comanda lui „Stork" (navă anexă la această şcoală).

In acest timp, el lucră în mod intens şi reuşi să fondeze la Portsmouth clubul ofiţerilor tunari. Acest club a fost primul pas pentru creearea în 1869—1870 a actualului cerc naval.

In 1869, Fisher este numit director al şcoalei de instrucţie a torpilor şi minierilor la „Excellent".

Inaintat în August 1869, el părăsi în Noembrie acelaş an „Excellent", pentru a trece ca secund pe „Donegal" care trebuia să-l conducă în China, în aceeaşi calitate, pe „Ocean", nava care era prima în serviciu a cărei artilerie a fost prevăzută cu darea focului electric.

Profund religios, foarte exigent, strict în chestiuni de disciplină el era însă foarte drept. Sancţiona sever greşelile precum şi cea mai mică neatenţie dar recompensa cel mai mic surplus de muncă. Organizator perfect, studia cele mai mici detalii şi căuta mereu să se instruiască. Oridecâteori imagina ceva nou, el chema ofiţerii şi subofiţerii interesaţi şi le arăta complect părerile; cerea opinia fiecărua — după experienţa fiecăruia — şi dacă vedea că o sugestie era mai bună ca propria sa idee, el o experimenta. Iubea cu ardoare marea pe care el se considera ca în concediu — deşi suferea uneori de rău de mare.

In timpul ambarcării pe „Ocean" el îşi consacra aproape tot timpul liber, în a studia proecte de ameliorarea şi modernizarea marinei; aci el concepu o mare parte a reformelor pe care el trebuia să le realizeze mai târziu.

Cu ocazia dezarmării acestei nave, Vice Amiralul King Hall, scria în raportul său către Amiralitate: „Cred de datoria mea a vă semnala că „Ocean" a fost dezarmat în condiţiuni care fac onoare Comandantului Heviit, secundului Fisher..... echipajul a făcut proba unei disciplini perfecte, a unei activităţi şi instrucţii care permit să se decearnă lui „Ocean" titlul de navă de răsboi în toată accepţia cuvântului".

Reambarcat în 1872 pe „Excellent" el este însărcinat cu şcoala de torpile (pentru grade inferioare şi ofiţeri).

Aci el desfăşoară o muncă ce făcu o profundă impresie asupra tuturor acelora ce urmăreau această instrucţie.

El insuflă tuturor, dorinţa aprigă de a căuta să se instruiască mereu şi de a face operă constructivă fiecare în sfera sa: *„Omul care se îndoeşte, sau care nu este decât pe jumătate convins, nu va face niciodată nimic, nici pentru el, nici pentru patria sa".*

In 1877 i se dă comanda lui „Bellerophon" navă pe care era ambarcat şi Amiralul Sir Astley Cooper-Key, Comandantul şef al forţelor depe coastele N. E. Americane.

La 1 Ianuarie 1879 el este numit pe „Palas" în Mediterană unde stă 6 luni şi revine apoi în Anglia unde i se dă comanda lui „Northampton" nava amiral Sir Leopold Clintok Comandantul şef al forţelor Nord Americane. In timpul acestei ambarcări, el perdu pe fratele său preferat Filip, care dispăru cu nava şcoală „Atalanta".

In 1881 deşi este cel mai tânăr Comandor, este numit Comandantul celui mai mare, mai nou şi mai puternic cuirasat: „Inflexible". Amiralitatea apreciază că Fisher este fără îndoială omul cel mai capabil din toată lista şi în mod particular indicat pentru comanda unei nave de experienţe atât de importante.

Deşi numele şi reputaţia sa în marină erau bine stabilite, el nu prea era cunoscut încă în afară; după ce termină comanda pe această navă, numele său era foarte familiar atât la curtea regală cât şi marelui public.

In 1882 „Inflexible" este trimis la Villefranche ca navă de escortă în timpul sediului Reginei Victoria la Menton.

Fisher deveni atunci „persoana gratta".

In Iulie acelaşi an „Inflexible" ia parte la potolirea răscoalelor ce isbucniseră în Egipt şi cu care ocazie Fisher fu numit pentru puţin timp guvernator al Alexandriei. Imbolnăvindu-se serios de o boală de stomac, el părăseşte pe „Inflexible" cu regret, pentru a-şi căuta sănătatea într'un spital. In acest timp el primeşte din partea echipajului navei o scrisoare emoţionantă şi pe care el o consideră ca pe una din cele mai scumpe obiecte.

După restabilirea din boala pe care o contractase, în 1883 este numit comandant pe „Excellent" care devenise şcoală pentru artilerie.

In 1886 este numit Director al Atileriei navale şi apoi şi al torpilelor. In această calitate el se interesează în mod special de problema aprovizionării muniţiilor de artilerie, problemă care nu era de loc pusă la punct.

Prin munca şi tenacitatea sa, el atrase în mod deosebit atenţia primului ministru care-şi formă o înaltă opinie asupra capacităţei acestui ofiţer.

Fisher reuşi să pună bazele unei artilerii navale independente de armata de uscat, independenţă care a fost apoi definitivă admisă în 1909. Dacă Fisher nu ar fi întreprins această campanie şi dacă nu ar fi susţinut-o cu toată energia sa în timpul cât a fost prim lord naval, războiul mondial ar fi provocat o serie întreagă de dezastre.

In calitate de comandant al lui „Excellent" şi de director al artileriei navale, el s'a angajat cu tot dinadinsul în perfecţionarea gurilor de foc şi în mărirea tunurilor cu tir rapid.

La 2 August 1890, Fisher este avansat contra amiral şi în Maiu 1891 el este numit „Surintendant" al Arsenalului din Portsmouth. Până la venirea lui în acest post, construirea unei nave de răsboiu se făcea în 3—4 ani. El activă construcţiile astfel încât a fost surpriză generală când o navă ca „Royal Sovereign" fu construită în 2 ani, lucru care nu se mai întâmplase până atunci.

La 1 Februarie 1892, el urcă scările Amiralităţei în calitate de „Controlor" şi al treilea lord naval, post însărcinat cu construcţia, armamentul, echipamentul şi reparaţiile navelor marinei. El rămase în acest post 5½ ani. Primele 2 reforme în această perioadă fură introducerea în Marină a căldărilor tubuloase (Thornycroft şi Yarrow) şi adoptarea distrugătoarelor ca torpiloare de mare largă.

Pentru serviciile aduse patriei, el este decorat în 1894 cu ordi-

nul „Băiei" iar în Maiu 1895 este înaintat la gradul de Vice Amiral.

In timpul cât îndeplinea funcţia de „Controlor", el fu însărcinat cu planurile lui „Renown", navă ce trebuia să exprime tendinţa epocei, deşi ideile în materie navală erau încă în plină evoluţie şi nu se stabilizară decât 2 ani mai târziu pe tipul „Dreadnought".

Fisher părăsi Amiralitate la finele verei anului 1895, şi la 24 August i se ridică marca de Comandant al Forţelor Nord Americane, la bordul lui „Renown". In acest timp tocmai isbucni conflictul Hispano-American.

In 1899, primul Ministru, fără aprobarea primului lord al Amiralităţei, dar cu ştiinţa Reginei Victoria, numeşte pe Fisher delegat naval la prima conferinţă dela Haga. In această calitate el juca un rol foarte important. Puterile străine au acceptat atunci ascendentul maritim al Marei Britanii. De aci înainte Fisher este o persoană cunoscută tuturor naţiunilor.

Acelora care voiau să-l convingă, la Haga, pentru a face războiul mai uman, mai civilizat, el le răspundea :

„Dacă mi s'ar întâmpla să comand în timp de război, iată ordinele pe cari le-aşi da :

— „nu fii cruţător"
— „nu face prizonieri"
— „îneacă tot"
— „nu te înduioşa"
— „esenţa războiului este violenţa"
— „în războiu moderaţia este absurdă"
— „îndrăsneşte, îndrăsneşte, îndrăsneşte şi mereu îndrăsneşte".
— „loveşte primul, loveşte tare, loveşte mereu".

Fisher era convins că supremaţia Marinei Britanice era cea mai bună garanţie a păcei în lume, idee pe care el a susţinut-o tot timpul şi cu toată autoritatea sa. După închiderea conferinţei dela Haga, Fisher este numit Comandant al Escadrei din Mediterană, ridicându-şi marca de Comandament tot pe „Renown". In această calitate el desfăşură o activitate care surprinde pe toţi. El avea întotdeauna un fel particular de a face să se simtă chiar dela începutul Comandamentului său, fermitatea mâinei sale şi nu ezita să ia măsuri draconice când credea necesar. Astfel cu ocazia unei inspecţii, secundul unei nave, pentru motivul că nu a dat dovadă de zelul şi energia cerută, fu trimis chiar în acea seară în apele metropolitane de unde în seara sosirei, ofiţerul urma să fie trasportat pe o altă navă care tocmai pleca şi care trebuia să-l ducă pe o navă de răsboiu din regiunile tropicale. Cu ocazia unei altei inspecţii, un comandant de distrugător, dând dovada unei ignoranţe nepermise, fu trimis în ziua următoare spre China, ca simplu ofiţer de quart.

„Eficacitate" erau cuvântul său preferat: eficacitatea ofiţerilor, a oamenilor, a navelor. El credea că un program oarecare este încă mai bun, decât de loc. Se scula la 4 dimineaţa, iar noaptea avea întotdeauna la capătul patului, hârtie şi creion pentru a putea nota imediat — când se trezea din somn — ceeace se năştea în creerul său în continuă activitate. Imediat ce-şi forma o idee clară despre vreo inovaţie, el o trata în conferinţă, apoi o experimenta pe mare, cu escadra, atât cât îi permiteau condiţiile de timp şi pace. Deşi avea un şef de stat major, el făcea însă singur cea mai mare parte din lucrul ce-i revenea, iar în timpul marşurilor şi evoluţiilor, arăta o vădită nelinişte pentru cea mai mică întârziere în execuţia semnalelor.

In timpul cât comanda Escadra din Mediterană, el cunoscu pe eminentul ziarist Arnold White, căruia fără a-i divulga secrete, el îi încredinţă totuşi informaţiuni pe care el le socotea necesare ca fiind în interesul marinei şi al patriei.

Din rapoartele sale către Amiralitate cât şi din corespondenţa sa particulară, se vede neliniştea sa, datorită faptului că escadra sa nu era „gata de răsboiu", că nu are un număr suficient de crucişetoare, distrugătoare, nave auxiliare, că escadra sa nu era destul de forte pentru a face faţă unei concentrări posibile de inamici în Mediterană, iar escadra din Marea Mânecei, era de obiceiu prea îndepărtată, pntru a-l întări în timp util. El arăta mereu ireparabilul şi iremediabilul unei dezastru iniţial după care a doua zi în niciun chip nu s'ar fi putut avea mai multe cuirasate, crucişetoare, distrugătoare; iar dacă la aceasta se mai adaogă neprevăzutul bătăliilor navale — care face bătălia pe mare atât de diferită de operaţiile militare" atunci se explică pentru ce el cerea ca escadrele să fie complecte şi pe picior de răsboiu. In acest sens Fisher spunea: „A nu le avea astfel, ar fi o crimă care ar putea să însemne ruina imperiului britanic. O escadră care este întotdeauna gata să ia marea într'o oră după primirea ordinului, este o adevărată protectoare a patriei".

Tot în timpul cât comanda escadra din Mediterană el căută să obţină instruirea reală a ofiţerilor; în acest scop el ţinu o întreagă serie de conferinţe din care unele erau intitulate: consecinţele măririi bătăei artileriei, instrucţia de luptă a unei escadre, a fi întotdeauna gata, distanţa de luptă, cele mai bune tunuri de adoptat, avantajele tactice şi strategice ale vitezei, şansa în războiu, necesitatea de a antrena echipajele în condiţii de răsboiu, educaţia ofiţerilor tineri şi în general subiecte asupra metodelor de luptă a navelor şi asupra influenţei progreselor în ştiinţa răsboiului purta deasemeni un deosebit interes ofiţerilor mecanici, iar ca o atenţie pentru efortul lor, el oferea adeseaori dineuri în onoarea şefilor mecanici ai navelor. Tot în scopul instruirei ofiţerilor, în anul 1901, în urma intervenţiei sale, Amiralitatea cedează lui Fisher asupra unui important punct din programul său, relativ la deschiderea unei şcoale de răsboiu naval.

In 1901 Fisher execută după planurile sale şi cu aprobarea Amiralităţei, operaţii combinate între Escadra din Mediterană şi aceea din Marea Mânecei. Cu această ocazie, se fac diferite exerciţii în plină mare: cuirasatele au fost luate la remorcă în 8 minute după darea semnalului, plăşile paramine au fost montate în 50 de secunde şi demontate în 105 sec.

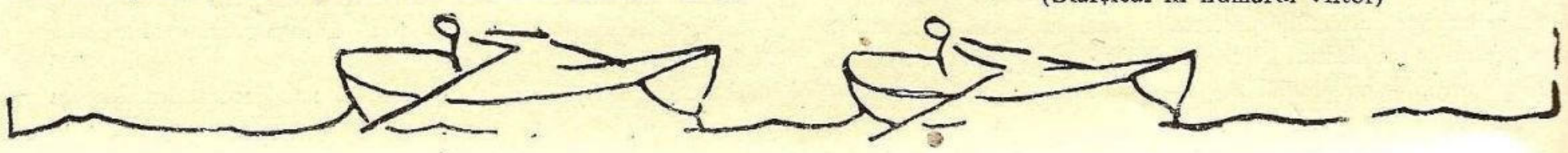
El îndeplineşte deci ca Comandant al acestei Escadre, o operă prodigioasă atât pentru escadra sa cât şi pentru ansamblul întregei marini. Exemplul său dădu tinerilor ofiţeri o impulsiune necunoscută până atunci. Dintr'o escadră de pace el făcu una acordată la un diapazon de război şi o lăsă într'o stare de perfectă eficacitate şi dacă pacea în timpul războiului Burilor a fost menţinută, aceasta se datoreşte, după Sultanul Abdul Hamid, în bună parte puternicei Escadre de Mediterana.

La 5 Iunie 1902, Fischer revine la Amiralitate ca al 2-lea lord naval. în această calitate el se ocupă în mod special cu chestiunile de educaţie militară. In acest scop revizui complect şi puse la punct programele pentru şcoalele de ofiţeri mecanici, infanterie de marină şi în special ale celor de punte. Aceste programe ţineau seamă de faptul că ofiţerul de marină trebue să posede cunoştinţele profesionale, cunoştinţele teoretice şi practice care se raportă la nava pe care trăeşte; în plus trebue să i se desvolte în mod special calităţile de judecată, observare, iniţiativă şi în fine datorită faptului că ofiţerul de marină trebue să reprezinte ţara în ţinuturile îndreptate, el va trebui să fie familiarizat şi cu calităţi diplomatice şi sociale. Deasemeni Fisher căută să desvolte în cel mai înalt grad aptitudinele de comandament şi iniţiativă. El obţinu suprimarea insalubrei nave şcoală „Britania" pentru a se construi la Darmouth un magnific colegiu care se deschise în 1903.

Tot în calitate de al doilea lord naval, el făcu o judicioasă întrebuinţare a presei pentru binele marinei. El avea convingerea că pentru a face să se înţeleagă şi să se aprecieze de marele public diferite reforme, era necesar de a furniza presei informaţiuni exacte, iar nu superficialităţi sau lucruri pe jumătate adevărate.

Cpt. MIŞU PETROVICI

(Sfârşitul în numărul viitor)



Călătoria N. M. S. Regina Maria în Anglia

MARŞUL DE INAPOIERE IN ŢARA

La înapoiere s'a hotărât a se face escale la Lisabona, Gibraltar, Alger şi Malta.

In ziua de 26 Mai către ora 15,30 am plecat din Southampton. După o oră de mers prin canalul Solent, am ieşit la mare largă luând drumul apoi spre Ouessant.

In ziua de 27 Mai la ora 8,25 am fost traverrs cu Ouessant de unde am intrat pentru a doua oară în Biscaia cu drumul pe Finister.

De data aceasta am găsit în Biscaia aproape calm plat. Un lucru foarte curios: Biscaia pasă-mi-te văzând cu cine are de-aface prima oară, văzând că nu ne-a intimidat, a renunţat să-şi mai irosească forţele în zadar.

Totuşi în ziua de 28 Mai către ora 4,30 o ceaţă foarte groasă care a ţinut vreo 3 ore, ne-a îngreuiat operaţia de aterisare pe Finister.

Biscaia schimbase metoda. Totul s'a redus însă la o întârziere de circa 2 ore, pentru că am fost nevoiţi să micşorăm viteza, dând în acelaş timp semnalele regulamentare pentru ceaţă şi să ieşim puţin mai la larg.

La ora 12,30 câd am fost travers cu Finister, ceaţa se ridicase de mult şi noi traversasem pentru a doua oară Biscaia.

Dela Finister am pus capul pe insula *Burling*. Am trecut pe lângă această insulă în noaptea de 28 spre 29 Mai către ora 2, iar în dimineaţa de 29 Mai la ora 6,50 eram din nou în faţa intrării pe Tagus.

In rada Lisabonei se aflau mai multe nave de răsboi portugheze precum şi crucişetorul grec *Averof*, venit ca şi noi dela Spithead.

Am trecut în susul fluviului printre aceste nave şi am acostat la cheu în faţa Lisabonei.

In acest timp am executat cu 17 lovituri de tun salutul mărcii de Comandament a Vice Amirarului *Economos*, Comandantul Şef al Marinei greceşti, ambarcat pe crucişetorul Averof, după care Averof a salutat cu 17 lovituri de tun marca noastră de Comandament, intonând în acelaş timp şi imnul nostru Regal.

Salutări similare s'au schimbat apoi între noi şi nava portugheză *Don Fernando* (navă şcoală şi navă Comandant).

Imediat după acostarea noastră la cheu a venit la bord în complimentare un ofiţer portughez şi unul grec precum şi D-l *Bastos*, Consulul nostru onorific dela Lisabona, pentru a ne ura a doua oară bun venit.

După ce am trimis şi noi câte un ofiţer în complimentare la „Averof" şi la „Don Fernando" au început iar vizitele protocolare.

S'au schimbat atari vizite de către D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei cu:

— Vice Amiralul *Economos* de pe Averof.

— C'Amiralul *Mata e Oliviera* noul Ministru al Marinei portugheze.

— Comandorul *Jyâo Baptista de Barros*, Comandantul superior al navelor de pe Tagus.

— D-l *Bostos*, Consulul nostru onorific.

— D-l *Măldărescu*, secretarul legaţiei noastre din Lisabona.

Pe timpul staţionărei la Lisabona oficialităţile portugheze au avut amabilitatea de a destina ca ofiţer de legătură pe Lt. C-dor *Sebastian Naves de Silva Monteiro*.

La Lisabona am staţionat dela 29 Mai până la 2 Iunie în care interval de timp am fost obiectul aceleiaşi deosebite curtoazii a oficialităţilor portugheze.

In după amiaza zilei de 29 Mai D-l C'Amiral Schmidt şi o delegaţie de ofiţeri au fost învitaţi la o mare serbare a tineretului fascist din Lisabona, serbare care s'a desfăşurat în prezenţa tuturor oficialităţilor portugheze în frunte cu Preşedintele Republicei.

In ziua de 30 Mai D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei au fost învitaţi la dejun la crucişetorul grec de către Vice-Amiralul Economos, dejun la care a luat parte şi Comandantul Marinei Portugheze Contra Amiralul Mata Oliveira. In după amiaza aceleiaşi zile D-l Contr'Amiral Schmidt, Comandantul navei şi o parte din ofiţeri au fost învitaţi a lua parte la desfăşurarea unui grandios cortegiu folkloristic la care au fost reprezentate toate ţinuturile din întreaga Portugalie; pe timpul desfăşurărei acestei serbări, aceştia au fost învitaţi să ia loc în loja diplomatică, vis-à-vis de tribuna Preşedintelui Republicei.

In ziua de 31 Mai s'a dat la bordul navei potugheze *Bartolomeo Diaz* o masă în onoarea D-lui C'Amiral Schmidt, a Vice Amiralului Economos, şi a comandanţilor navei noastre şi greceşti.

Despre acest dejun ziarul „Republica" din Lisabona cu data de 31 Mai a scris următoarele:

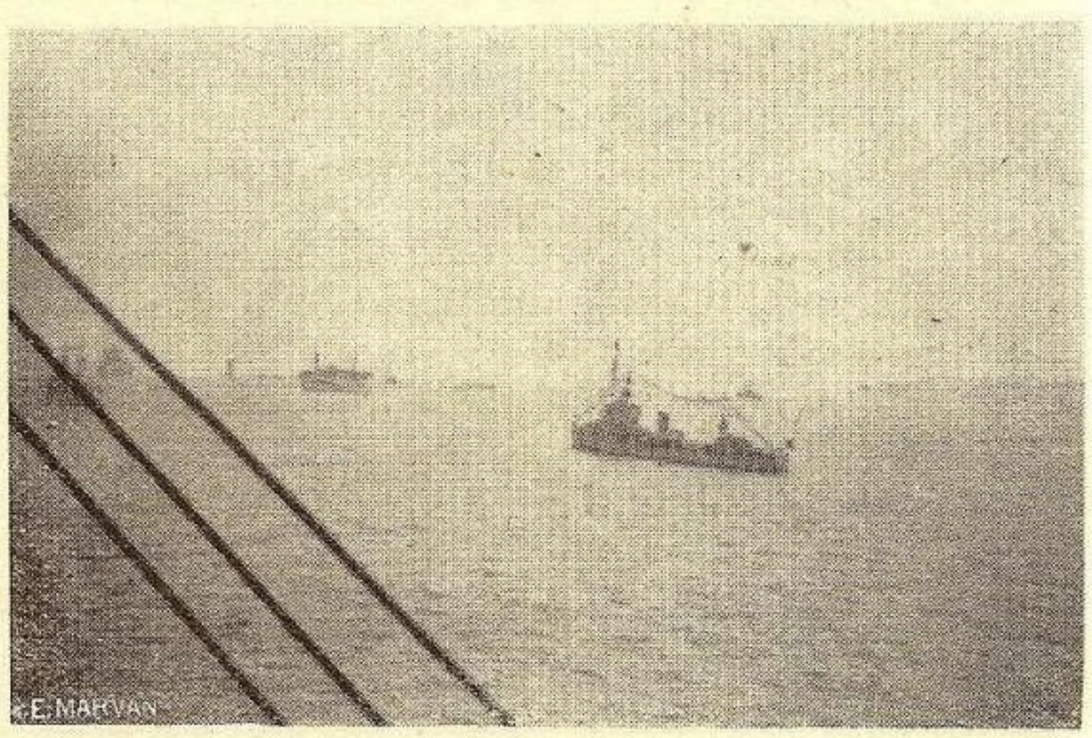
La bordul lui Bartolomeo Diaz, D-l Comandant al Marinei a oferit un dejun Amiralilor Grec şi Român.

„D-l C'Amiral Mata Oliveira Comandantul Marinei şi Şeful Statului Major Naval a oferit azi la bordul navei Bartolomeo Diaz un dejun Amiralilor Economos şi Schmidt, Comandanţii en Chef ai Forţelor navale ale Greciei şi României, ambarcaţi respectiv pe crucişetorul „Averoff" şi pe conducătorul de flotilă „Regina Maria".

„D-l Comandant al Marinei s'a dus la bordul lui Bartolomeo Diaz, cu şalupa Arsenalului Marinei şi acolo a făcut onorurile primirei celor doi amirali străini. La dejun, care a fost delectat de muzica Marinei, au mai luat parte şi Comandanţii navelor Elenă şi Română.

„Dejunul a decurs într'o ambianţă de cordialitate şi Comandanţii Francisco Luis Rebelo, Kontogiani şi Roman August şi-au amintit de participarea comună a navelor Bartolomeo Diaz, Averoff şi Regina Maria la Marea Paradă Navală comemorativă a încoronărei Regelui George VI din Anglia.

„Când a venit timpul toasturilor, cei trei Amirali au făcut urări amicale şi au bătut pentru prosperitatea Portugaliei, Greciei şi României şi pentru aceia a Marinelor lor".



N. M. S. „Regina Maria" cu povoaz, văzută din avion

In seara aceleaşi zile D-l C'Amiral Schmidt a fost învitat la o reprezentaţie de gală dată la teatrul din localitate în prezenţa Preşedintelui Republicei şi a tuturor oficialităţilor.

In ziua de 1 Iunie, o frumoasă excursie cu maşinile în împrejurimile Lisabonei organizată de Consulul României D-l Bastos, care a durat de dimineaţa până seara, a încheiat seria multiplelor invitaţii la care a trebuit să răspundem graţie amabilităţii oficialităţilor porthugheze.

Pentru a ne achita într'o mică măsură de obligaţiile ce ni se impuneau faţă de atenţiile al căror obiect am fost pe tot timpul staţionării la Lisabona, s'a dat la bordul navei noastre în seara de 31 Mai un ceai dansant, la care au luat parte circa 60 de invitaţi, printre care remarcăm în special pe :

Comandantul Marinei Portugheze cu doamna; Consulul României cu doamna; Secretarul Legaţiei Române din Lisabona; Ofiţerul de legătură cu doamna.

DRUMUL LISABONA-GIBRALTAR

In ziua de 2 Iunie la ora 8 s'a dat la posturile de plecare.

Am trecut în josul fluviului Tago printre navele portugheze ancorate în rada portului Lisabona, care ne-au urat drum bun şi am ieşit în ocean, luând apoi drumul în lungul coastei portugheze.

In aceeaşi zi către orele 17,30 am fost travers cu San-Vicenţiu, iar a doua zi dimineaţa am ajuns la Gibraltar.

La aterisarea pe Gibraltar ne-am servit doar de farurile Spartel şi Malabata de pe coasta africană, întrucât cele depe coasta spaniolă, nu funcţionau.

La ora 8 eram în port legaţi la geamanduri. Aci nu s'a mai executat salutul pământului ca de obicei şi nici saluturile ce-ar fi fost ocazionate de vizitele la bord ulterioare ale persoanelor oficiale, aceasta în urma cererei Comandantului Marinei din Gibraltar.

Aci D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei au schimbat vizite cu C.Amiralul *Evans,* Comandantul Marinei din Gibraltar, cu Generalul Sir Charles *Harington* Guvernatorul Gibraltarului fost în 1922 Preşedintele Comisiei internaţionale dela Constantinopole şi cu Consulul României D-l *King.*

Deasemenea secundul navei a întors la bordul lui *Kane* (distrugător american staţionar la Gibraltar pentru protecţia supuşilor Statelor Unite din Spania) vizita Comandantului acestuia, Comandorul *Allen Pruther Mulliniy.*

In Gibraltar am stat doar o zi, ziua de 3 Iunie.

In acest interval de timp aşa de scurt am avut totuşi posibilitatea toţi ofiţerii navei să vizităm şi să ne dăm seama de această vestită bază navală Engleză dela Gibraltar, cheia Mediteranei, pe care Englezii o deţin de atâta timp.

Această vizitare a instalaţiunilor apărărei bazei dela Gibraltar a fost posibilă graţie bunăvoinţei Amiralului Evans Comandantul Marinei din Gibraltar care a autorizat acest lucru şi amabilităţii Consulului României care ne-a secundat.

Pe de altă parte cu toate că timpul a fost scurt, oficialităţile engleze şi Consulul României au găsit totuşi ocazia să ne arate afectuoasa lor atenţiune prin invitaţiile pe care ni le-au făcut.

Astfel, la dejun D-l C'Amiral Schmidt şi Comandantul navei au fost invitaţi la Guvernatorul Gibraltarului, dejun la care a luat parte şi Comandantul Marinei din Gibraltar, iar în după amiaza zilei toţi ofiţerii au fost invitaţi la Consulul României, la un cocktail-party.

ETAPA GIBRALTAR-ALGER

In dimineaţa de 4 Iunie am plecat din Gibraltar pentru Alger.

După ieşirea din baia Gibraltar, la traversul capului Europa, am luat drumul către insula Alboran în dreptul căreia am ajuns în după amiaza aceleiaşi zile către ora 13,30 şi de unde ne-am îndreptat apoi spre coasta africană.

In noaptea de 4 spre 5 Iunie la ora 23,30 am trecut pentru a doua oară, acum mergând spre Est, meridianul Greenwich (meridianul 0 grade).

In ziua de 5 Iunie ora 10 ne-am aflat în faţa Algerului.

Intrând în port am executat salutul pământului cu 21 lovituri de tun, la care ni s'a răspuns de către o baterie dela uscat şi după aceia am acostat în faţa gării maritime.

La Alger D-l C'Amiral Schmidt şi comandantul navei au schimbat vizite cu C'Amiralul *Motet,* Comandantul Marinei din Alger, D-l *G. le Beau,* guvernatorul general al Algerului, Generalul *Laure,,* Comandantul Diviziei de Alger, Generalul *Denain,* Comandantul Şef al Forţelor Aeriene de dincolo de Mare, Prefectul de Alger şi D-l *Lafarge* Consulul României la Alger.

Cu ocazia acestor vizite s'au făcut saluturile cu tunul reglementare.

S'au mai depus cărţi de vizită la Generalul *Catroux,* Comandantul Corpului 19 de Armată, la Primarul din Alger şi la Comandantul Escadrilei 5-a de submarine, aflată în trecere la Alger, toţi fiind absenţi din localitate.

Pe timpul staţionării aci am fost obiectul următoarelor invitaţii:

— In ziua de 6 Iunie ofiţerii şi maiştrii au fost invitaţi prin Consulul României la cursele hipice din localitate.

— In ziua de 7 Iunie ofiţerii sunt invitaţi la ceaiul dat de C'Amiralul Motet la Amiralitate.

Şi la Alger a fost remarcată sosirea noastră astfel că şi ziarele locale au scris despre acest lucru.

In „L'Echo d'Alger" am găsit următoarele :

Un contratorpilor românesc.

„Ieri dimineaţă aşa cum se anunţase, a sosit în portul nostru contratorpilorul românesc „Regina Maria", venind dela Portsmouth, unde a reprezentat România la Marea Revistă Navală a Incoronării.

„Regina Maria este comandat de Cpt. Comandorul Roman şi are la bord pe C'Amiralul Schmidt.

„La sosire s'a schimbat saluturile regulamentare între navă şi bateria Amiralităţii.

„Amiralul Schmidt a fost salutat după acostare, de către Locotenentul Gasnier Duparc din partea C'Amiralului Motet, Comandantul Marinei de Alger, absent.

„Amiralul Schmidt a făcut vizite în după amiaza zilei Guvernatorului General şi autorităţilor civile şi militare.

„Regina Maria care a ancorat la gara Maritimă, va rămâne în apele noastre până la 8 Iunie".

In ziua de 8 Iunie fiind ziua Restauraţiei odată cu ridicarea pavilionului, am ridicat şi marele pavoaz şi am tras 21 lovituri de tun.

Acest lucru fiind comunicat din timp Amiralităţii franceze toate navele de război şi comerciale din portul Alger au ridicat marele pavoaz odată cu noi.

Pentru această atenţie s'a trimis printr'un ofiţer mulţumiri Contra Amiralului Motet prin grija şi amibilitatea căruia s'a făcut acest lucru.

ETAPA ALGER-MALTA

In aceiaşi zi adică la 8 Iunie către orele 14 am plecat din Alger spre Malta.

Am navigat în lungul coastei africane până în ziua de 9 Iunie la orele 21, adică până în apropierea capului Bon, când am schimbat drumul luând direcţia spre insula Pantelaria.

Dela Alger şi până ce am schimbat drumul spre Pantelaria, navigaţia a fost foarte anevoioasă fiind tot timpul o vizibilitate foarte redusă care ne-a împiedicat mult la determinarea punctu-

lui navei, atât prin observaţii terestre, cât şi astronomice.

In tot acest interval de timp nu s'a văzut nimic deşi s'a navigat în apropierea coastei africane.

In ziua de 10 Iunie către ora 6,30, după ce depăşisem în mijlocul nopţei insula Pantelaria, am început să zărim Malta.

După încă circa 2 ore de mers aproape de intrarea în Malta ne-am întâlnit cu nava-şcoală Yugoslavă *„Jadran"* făcând drum Vest; am schimbat onorurile de rigoare urîndu-i în acelaş timp „Bun voiaj".

La orele 9,30 am intrat în portul Valetta la Malta, legându-ne pentru a 2-a oară la aceeaşi geamandură la care ne legasem şi la prima escală în acel port.

Imediat după aceasta s'a prezentat la bord un ofiţer de legătură englez şi apoi a venit D-l Moore, Consulul nostru dela Malta urîdu-ne pentru a doua oară „bun sosit".

Şi în aceasta a 2-a escală la Malta atât oficialităţile şi ofiţerii englezi cât şi D-l *Moore* Consulul României au excelat prin curtoazia lor.

Deasemenea şi în ziarele locale s'a publicat din nou sosirea noastră aci, însoţindu-se articolele cu fotografia navei noastre.

După ce s'au schimbat vizitele de rigoare între D-l Contra Amiral Schmidt şi Comandantul navei cu Vice Amiralul *Ford* Comandantul Docurilor din Malta şi Comandorul *Farguham Smith,* Comandantul crucişetorului *Delhi,* navă care ne-a fost destinată ca gazdă pe timpul staţionării la Malta, a început iar seria invitaţiilor, caracteristica amabilităţei şi curtoaziei engleze.

Pentru a răspunde la obligaţiile ce decurgeau pentru noi, în ziua de 11 Iunie ofiţerii de pe *Delhi* au fost invitaţi la dejun la bordul navei noastre iar seara Consulul României cu familia.

La Malta am asistat în noaptea de 10 spre 11 Iunie la un interesant exerciţiu de apărare antiaeriană executat de autorităţile militare şi navale ale insulei, exerciţiu foarte bine montat care ne-a făcut să apreciem importanţa problemei pe care Englezii caută s'o rezolve în ceiace priveşte baza lor navală de aci.

DRUMUL MALTA-CONSTANŢA

Ultima etapă după o călătorie care a durat aproape 2 luni!

In ziua de 12 Iunie am plecat din Malta luând drum direct Capul Matapan. Travesada Malta — Matapan a decurs în foarte bune condiţiuni, astfel că în ziua de 13 Iunie la orele 19,24 am fost travers Matapan, de unde apoi am pus capul pe Malea, iar de-aci ne-am continuat drumul printre insulele Arhipelagului toată noaptea de 13 spre 14 Iunie a doua zi până la orele 17,35 când am intrat în Dardanele.

In ziua de 14 către ora 7,25 am avut ocazia să dăm asistenţă marinărească unui vas grecesc „Messaria Nomikos", care având avarii la maşini, purta la catarg semnalul respectiv.

La vederea acestui semnal, ne-am abătut din drumul nostru şi cu toată viteza ne-am îndreptat spre nava grecească. Dela aceasta a venit la noi o barcă cu câţiva marinari aducând o radiogramă către armatorul respectiv pe care ne-au rugat s'o transmitem noi întrucât nava lor nu avea la bord post T. F. S.

Din Dardanele pe care le-am trecut în tranzit am ieşit după 3½ ore de mers, intrând în Marmara deci către orele 21 din ziua de 14 Iunie.

A doua zi la 15 Iunie către orele 4 dimineaţa am intrat în Bosfor prin care am trecut deasemenea în tranzit şi la orele 5,45 am intrat în Marea Neagră.

Intrasem în Marea noastră; sosisem la noi acasă după ce aproape 2 luni de zile ocolisem Europa! Dela Bosfor am luat drumul Kaliakra.

Către orele 14,30 am fost travers de Kaliakra şi de-aci am pus capul pe Constanţa.

Iată Şabla; iată Tuzla, iată Carmen-Sylva, Eforie.... în fine Constanţa. Toţi suntem emoţionaţi.

Emoţia revederii familiilor şi cunoscuţilor după o lipsă destul de îndelungată, emoţia celui care a avut o misiune importantă şi vine cu ea îndeplinită..... emoţia primirii pe care o bănuim...

Intr'adevăr în întâmpinare ne-a ieşit Distrugătorul *Regele Ferdinand* cu muzica Marinei la bord şi o escadrilă de hidroavioane care au salutat sosirea noastră.

La orele 17,42 am intrat în port şi am executat manevra de legare la locul de unde plecasem acum 54 de zile, în uralele echipajelor celorlalte nave de război din port şi sub privirile aceloraşi numeroşi spectatori ca şi la plecare (civili, ofiţeri de marină, familiile personalului care se întorcea, etc), cari prin prezenţa lor au subliniat din nou importanţa evenimentului pe care-l înfăptuisem.

Imediat după acostare a venit la bord D-l Contra Amiral *Isbăşescu,* Comandantul Litoralului Maritim care după ce a trecut în revistă întregul personal a exprimat în numele D-lui Vice Amiral *Bălănescu,* Comandantul Marinei şi în numele Domniei Sale personal mulţumiri D-lui Contra Amiral Schmidt, Comandantului navei şi întregului echipaj pentru frumoasa reuşită a voiajului.

Prin faţa ochilor ca un film se perindă: Constanţa - Malta - Lisabona - Hâvre - Paris - Portsmouth - Spithead - Revista Navală - Southampton - Londra - Lisabona - Gibraltar - Alger - Malta - Constanţa.

Sosisem în Constanţa, după aproape 2 luni... după circa 6500 mile marine parcurse.

23 Aprilie 1937 — 15 Iunie 1937

O pagină de aur în istoria Marinei noastre Regale

INCHEIERE

Voiajul în Anglia făcut de N. M. S. Regina Maria s'a executat în cele mai perfecte condiţiuni.

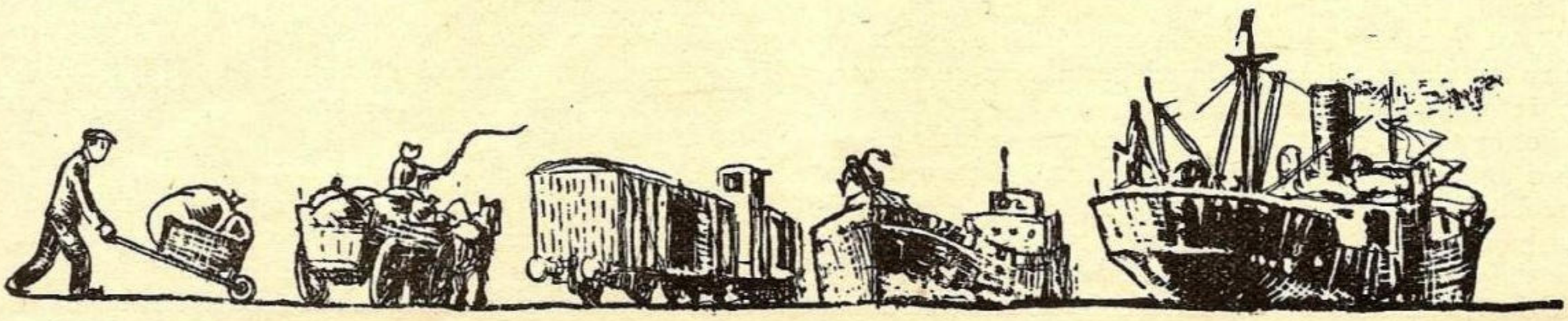
Atât din punct de vedere al funcţionării aparatelor cum şi din punct de vedere al comportării personalului, — totul a decurs în mod ireproşabil.

Acest lucru ne-a permis să auzim — după cum s'a văzut din cele relatate până acum — numai cuvinte de laudă peste tot pe unde am mers, laude care în ultima analiză revin Ţării al cărui pavilion l-am purtat cu demnitate peste mări şi ţări.

Este una din modalităţile prin care Marina Regală îşi serveşte Patria în timp de pace:

„Prin o pregătire temeinică, prin o prezentare demnă, o face cunoscută, admirată şi temută".

Căpitan CRISTESCU I. IOAN



REFLEXIUNI LA MALUL MARII

Mult înainte de a o vedea o auzi şi o ghiceşti. Mai întâi un sgomot îndepărtat şi uniform după care, toate celelalte sgomote, încep să fie acoperite de vocea ei sonoră.

Incepi să distingi solemna alternanţă, repetarea invariabilă a aceleiaşi note puternică şi de bas profund.

Bătăile ceasului, care măsoară timpul, încă par mai puţin regulate. In schimb aici, balansierul nu mai are monotonia lucrurilor mecanice. Se simte vibranta intonaţie a vieţii. In adevăr, în momentul fluxului, când valul trece peste cel dinaintea lui, odată cu rostogolirea furtunoasă a apelor, se amestecă şi sgomotul scoicilor şi a miilor de fiinţe aduse de val. Refluxul, în schimb, este anunţat prin fâşâitul nisipului şi are sarcina de a readuce la sânul mării protectoare, toată această lume de curioase vietăţi.

Matematicienii au stabilit cu ajutorul formulelor regulele devenite universale, ale dansului marinaresc: Ruliul.

Oceanul însă asasinează, fără să mişte măcar inimile oamenilor. Faptul divers nu mai deranjează nici plajele moderne. Furtunile nu joacă decât un rol mercantil în cronica jurnalieră.

Singuri poeţii şi dramaturgii mai fac apel la ea, pentru a găsi o rimă sau a suprima mai comod un personaj.

Dulce şi sfântă furtună, providenţa artelor, sufletul cântăreţilor care, la un pahar de limonadă, evocă moartea poetică în sgomotul valurilor pe care le imită atât de bine, pianistul cu mâna stângă. Lirism nou, dar de care s'a servit şi nemuritorul Homer şi care a legănat şi barca lui Virgiliu.

Furtună! Furtună! Dar cum se vorbeşte despre ea? Marinarii devin taciturni în preajma uraganului şi pe care, odată trecut — nu-l mai doresc să se reîntoarcă. Frumoasele sportive dela Deauville, ignorează acest amănunt. Cuvântul le şi indispune. E prea sec şi prea mare!

Canzoneta ajunge.

Ceeace a distrus oceanul, scapă bilanţul făcut de istorie; şi totuşi istoria lumii moderne este probabil fructul mâniei deslănţuite de ocean.

El, iar nu falnica flotă engleză, a distrus Invincibila Armada.

In crepusculul acelei seri tragice, cel mai mare imperiu din lume, a înţeles că deacum înainte, soarele va apune în afara hotarelor sale.

In aceiaşi zi, marea cea oarbă, îndreaptă pe urmaşii lui Wilhelm Cuceritorul, către o nouă politică.

Imperiul Britanic a născut dintr'un capriciu al apelor. Elisabeta, Victoria, ca şi Afrodita, au ţâşnit din mare.

Tot în aceiaşi seară în care velierele-spaniole rămâneau pradă vântului nebun, America schimbă de stăpân, iar Indiile deschideau larg porţile, celei mai tari flote a viitorului.

Şi tot în aceiaşi seară, insula brumărită, a înţeles că nu va mai putea trăi, decât la adăpostul brik-urilor, corsarilor şi vapoarelor cu trei punţi.

Tot în aceiaşi seară, în timp ce valurile se rostogoleau într'o agitaţie fără sfârşit, glasul raţiunii, cânta melodia răsboinică, al cărui puternic ecou, nici secolele nu-l vor mai putea acoperi. Nimeni n'a ştiut cum a profitat Anglia din această încâlcită lecţie a mării.

Odată Spania înfrântă şi Armadele distruse, nu a mai rămas în faţa marei flote a lumii, decât curajul, şi totuşi neînţeles al marinarilor.

Mai grozav decât nepriceperea, o furtună a paralizat pe Ducele d'Anville, sub ordinele căruia lupta şi faimosul Suffren de mai târziu, iar Franţa a pierdut din mâini Canada, Indiile au urmat aceiaşi soartă. O!, furtună!, douăzeci de ore de nebunie a oceanului, supus totuşi formulelor infexibile ale matematicienilor şi lumea s'a schimbat la faţă.

Furtuna, sfidează curajul, sabotează proectele şi distruge visurile. Marinarii plecaţi voioşi pentru o cursă mai lungă, numai ei ştiu ce mai înseamnă bucurie şi mândrie, văzând creasta de val, aruncată în mijlocul vaporului lor, de către vântul ucigător.

Numai cei ce s'au luptat cu marea, ştiu cât preţ să pună pe dulcegăriile vieţii de pe pământ.

Un adevărat subiect de dramă. Le ghiceşte între cuvinte, acele ore interminabile, în care timonierul şi moartea îşi dispută cârma.

Dela Theséu, oamenii nu au găsit altceva mai bun decât o bucată de stofă neagră, pentru a-şi arăta disperarea şi durerea. Pavilionul negru al piraţilor şi anarnistilor, al acelora cari au rupt-o cu viaţa.

Şi totuşi misterul pericolului rămâne de nepatruns.

Ajungi cu timpul să apreciezi furtuna, fără lirism şi fără spaimă. Odată concertul terminat, se începe şi numărătoarea spectatorilor lipsă, iar calafatul umple crăpăturile din punte şi repară rănile căpătate în urma cumplitelor bătălii.

Societăţile de asigurare încep şicanele. Iar jurnalele anunţă cu litere mari, dar numai atât:

„Dela războiu încoace, nici o altă catastrofă nu a oferit atâta material pentru presă". Nici un lirism nu poate cânta sfârşitul acestor vapoare şi acestor marinari...

Nici pământul nostru nu este solitar; însăşi viaţa dovedeşte că întreţine tainice legături cu marea populaţie a cerurilor. Are chiar legături strânse cu stăpânul său soarele. După cum florile se întorc cu faţa la soare, tot aşa şi pământul îl priveşte şi cată spre el. Chiar şi apele oceanului se agită, în semn că îi simt atracţiunea şi influenţa.

Se spune că ondulaţiile mareei urmează legea coardelor vibratorii. Mare vorbă?! ce ne dă să înţelegem că raporturile stelelor între ele sunt raporturile matematice ale muzicei cereşti, cum se spunea odinioară. Pământul, prin maree, vorbeşte cu planetele, surorile sale. Dar răspund ele oare?

Probabil însă că nu rămân nepăsătoare la acest sbucium al pământului.

Atracţia reciprocă, tendinţa fiecărui astru de a eşi din egoismul său, trebue că dă naştere în adâncul cerului la sublime dialoguri. Din nenorocire urechea omenească aude prea puţin.

Ochiul însă desvălue parcă alte taine. Priviţi amurgul însângerat. E dureros să vezi în fiecare seară soarele această binefacere a lumii şi părintele întregii noastre vieţi, afundându-se, înecându-se în valuri. Acesta este doliul zilnic al omenirei şi în special al Westului. Privesc

în fiecare zi la acest spectacol și sunt convins că el este isvorul eternei noastre melancolii, ce o purtăm în suflet cu sau fără vrerea noastră. Apusul te întristează, dar și te îmbată! Așa s'a născut rosmarinul. Frumoasa fiică a regelui se juca, spălându-și cămășuța la marginea mării. La un moment dat și-a pierdut inelul din deget. Un voinic din apropiere se aruncă în apă după inel, dar valurile l-au înghițit. Fata plânge și de atâta durere s'a transformat în rosmarinul țărmurilor, atât de amar și de parfumat.

Portul începe să sclipească la cele câteva lumini aprinse, iar farurile îți proectează gândurile cu două mii de ani în urmă.

Se spune că Etruscii începură să întrețină focurile de noapte deasupra pietrelor sfinte. Farul era un altar, un templu. Așa au făcut și Romanii, care aveau luminată aproape toată Mediterana. Teroarea piraților și sinistrul Evul mediu le-au stins însă pe toate. Orice vas era un dușman, iar dacă se punea pe uscat, devenea o pradă. Prințul îmbogățit din spuma mărilor, sau piatra scumpă, cum spunea el, mai scumpe și decât acelea de pe coroanele regilor, a iubit și mărgeanul și perla.

Mărgeanul capătă dulceața pielii și păstrează căldura, chiar după ce a părăsit frumosul gât de marmură. Cu drept cuvânt, își merită numele oriental de Floare de sânge.

Femeile din orient fug de focul diamantului și nu înțeleg să poarte și să îndrăgească decât dulcea perlă. Strălucirea diamantului nu se împacă cu focul dragostei. Un colier și două brățări de perle fac adevărata podoabă a femeii, care în loc să mai amuze, emoționează și farmecă. E parcă mai discret pronunțat cuvântul de dragoste.

Femeile orientului, nu părăsesc niciodată colierul de perle, pe care toată viața îl poartă ascuns sub haină.

Parcă o forță necunoscută i-a transmis ceva din virtutea scumpei perle. Când a dormit atâtea nopți pe pieptul ei catifelat și parfumat, perla nu mai este o simplă bijuterie, ci a devenit parte din ființa care nu mai trebue să cunoască ochiul indiferent. Deaceia se numește talismanul dragostei fără de sfârșit. Numai dragostea curată se mai poate bucura de privilegiul unei voite indiscrețiuni, admirând în extaz vesta neagră, unicul protector al misteriosului colier. De aci și discrețiunea și eleganța cu care se poartă colierul de perle.

Marea luptă dintre moarte și dragoste este sublimul spectacol din fundul mărilor.

Pare înspăimântător la prima vedere; dar privit mai deaproape acest război, totul se petrece într'o perfectă armonie. Această furie este necesară. O bucurie sălbatecă pare că guvernează totul.

Din această viață a mărilor, amestec de două forțe, tot timpul în luptă ,a răsărit și frumosul și sublimul.

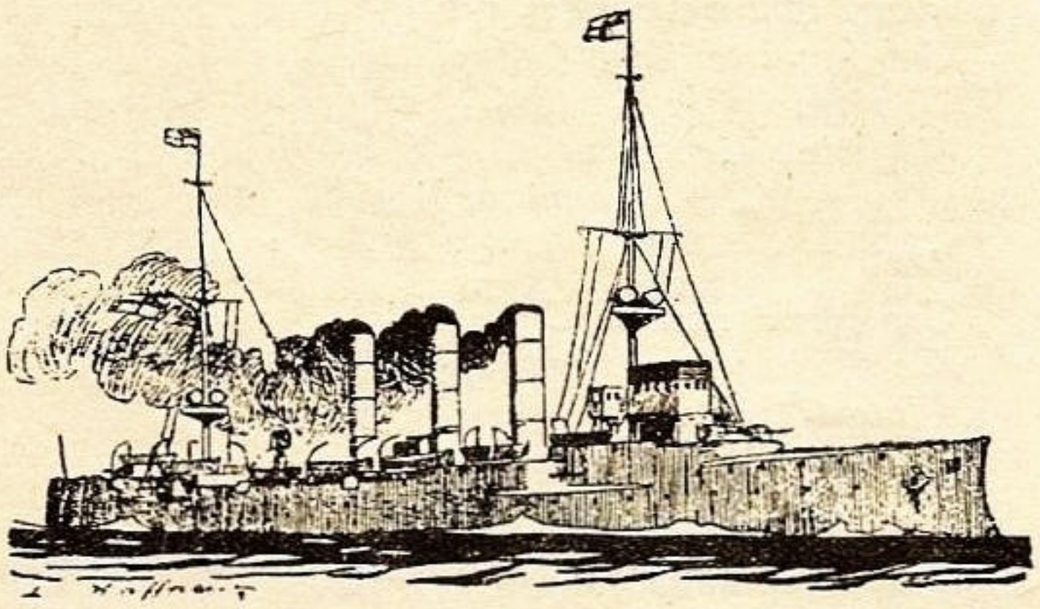
Și când te gândești că milioanele de suflete ce populează mările nu cunosc decât o dragoste vagă, impersonală. Această lume care vine în pelerinaj către fericire și lumină, nu va cunoaște niciodată ființa iubită. Rechinul obișnuit să devoreze lemne și pietre, își ascunde în fața unui mare pericol odrasla scumpă, în nesfârșita-i gură....

Și cu toate acestea marea rămâne oglinda infinitului, căci din toate frumusețile ei, ceeace încântă mai mult, este mobilitatea sa femenină. Acel care a cunoscut marea, și a trăit aproape de ea, acela o va iubi întotdeauna.

Marina a evoluat, căci turbinele de astăzi sunt vânturile cerului de eri, a cărui energie se aduna odinioară numai în sburători și brigantine.

Marinarii însă, au rămas aceiași. Căci stâncile, ceața și curenții au continuat să le călească sufletele, la focul sfânt al sacrificiului și onoarei, rămânând cu adevărat credincioși devizei: „Potius mori quam faedari": Mai bine să mori, decât să te desonorezi.

Căpitan TRANDAFIRESCU



La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele cărți:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O Corabie Românească de J. Bart . . . . . „ 35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu . . . . . „ 120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. . . „ 35
Marea de Ciocârdel Radu. . . . . „ 60
Cartea Apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart . . . . . „ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu . . . . . „ 50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru . „ 30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120

Au sosit flamurile L. N. R. și se vând: No. 3 (50×25) pentru bărci, 150 lei; No. 2 (80×40) pentru yole, 300 lei.

Cântecul vieții

Vin amintirile ușor
Din țara dulce-a basmelor,
Copilăria luluind,
Liliacul alb înflorind....
nani, nani, na....

...nani, nani... zarea-i soare,
Peste lanuri dulce boare....
Un copil plutind prin flori
După fluturi sclipitori...
nani, nani, na....

Un copil privind cum trec
Valurile ce se'ntrec
Pe apa râului spre larg,
Spre zarea-albastrului catarg....
nani, nani, na....

Un copil ce-ascultă cum
Codrul cântă... zuum... zuum...
Cum se'ngână vârfuri lin
Legănându-se'n senin....
nani, nani, na....

Cum firicel de iarbă mic
Ii spune-un basm cu'n Voinic,
Cum smirna codrului duios
I-închide ochișori frumos...
nani, nani, na....

...cum doarme copilaș sub fag,
Sub fagul ce îi cântă drag...
Și zânele și feții'n jur
Ii luluie și-i murmur....
nani, nani, na....
. . . . . : :

Sus ceruri s'au deschis deodat,
Copilu-i Inger'naripat,
Plutește peste mări și năvi
Arhanghel peste-albastre slăvi.

Ale lui sunt ceruri cu'nstelări,
Ale lui corăbiile pe mări,
Ale lui câmpiile cu flori
Ale lui seninele aurori....

Așa-i de fericit în vis,
Așa își simte Paradis,
Plutirea inimei spre cer,
Mireasma dulcei primăveri.

Că uită timpul... S'a-înnoptat...
Când se deșteaptă... înfricat...
Aleargă în spre dulci lumini
Pe calea negrelor cetini....

Spre umbra anilor sburați,
Spre umbra celor ce's plecați,
Spre fluviul vieții ce a curs,
Spre viața ce de mult s'a scurs....
...nani, nani, na...

nani... nani... parc'a fost
Lumea basmelor cu rost...
Lumea viselor spre larg...
Lumea-albastrului catarg....
...nani... nani... na...

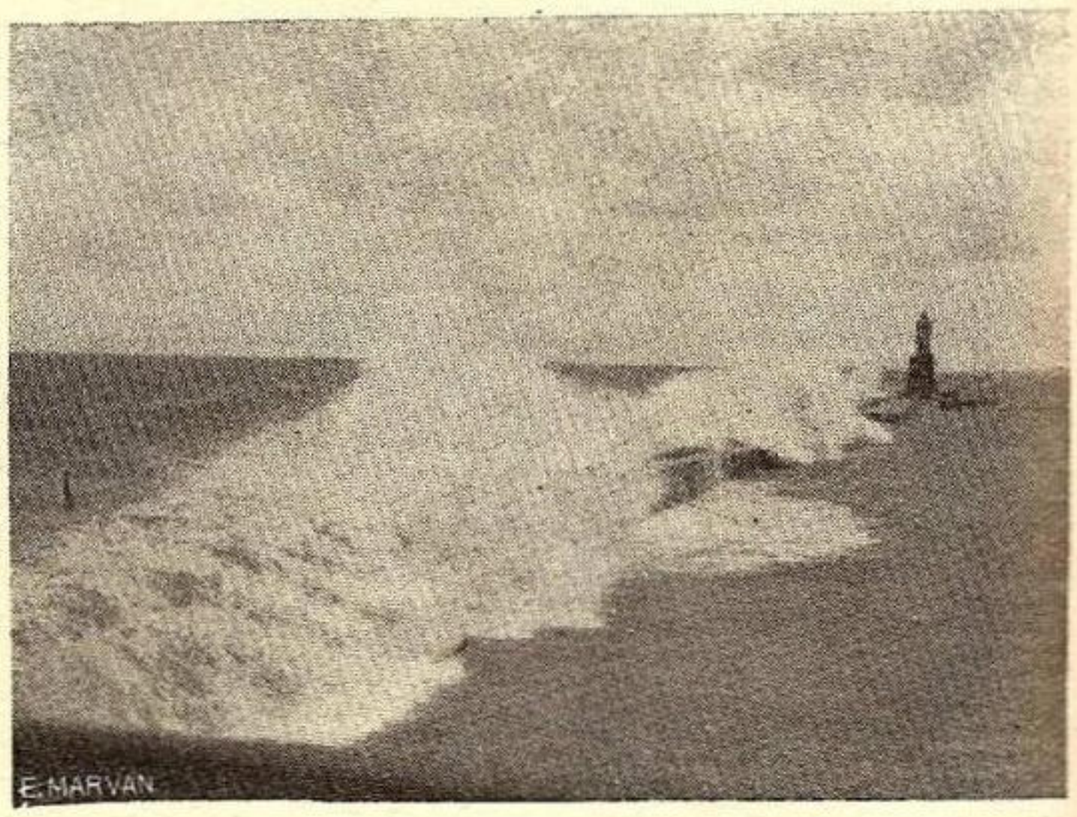
Balcic

TEODOR ROSEN

Nebunele valuri

Se joacă și saltă
nebunele valuri,
Ca șerpii alunec,
fugind înspre maluri;
Talazuri uriașe
de cremene'n spumă,
Ce fug ca năluce,
pierind fără urmă.

Ce grabă bolnavă!
Ce luptă! Ce larmă!
Nebunele valuri s'alung
și se sfarmă;
Cascade de perle,
țâșniri de opale,
Clăbuci de lumină,
din vârf până'n vale!



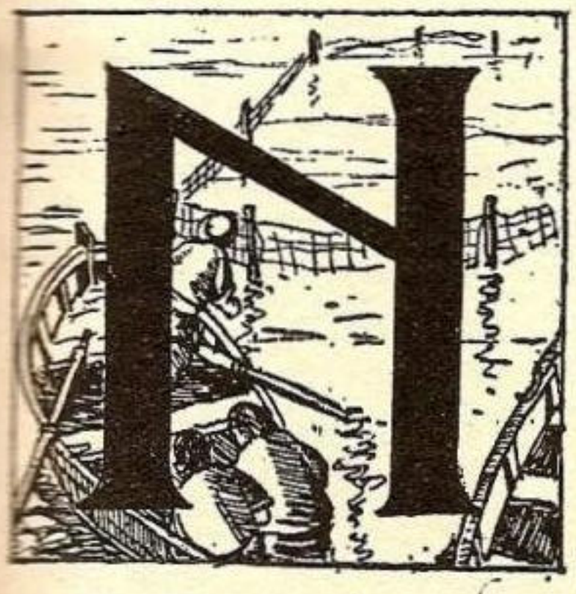
Nebunele valuri s'alung și se sfarmă

Nebunele valuri,
fecioarele albe,
frământă, se tulbur
și mării fac salbe;
Rar cântecul serii
le-adoarme o clipă,
Când hula în mersu'i,
lin apa risipă.

Jucați și vă frângeți,
nebunele mării!
tot fără hodină
în aurul zării;
In sbuciumul vostru's
iluzii deșarte,
Capricii, ambiții... și viață și moarte.

LILLA GIUȘCĂ—SPERANȚIA

Şarpele roşu



. . . . . .

ici marea nu linişteşte focul iubirii

. . . . . .

La Port-Saïd, marinarii de pe vasul australian „Sidney" mi-au spus:

— Dacă vă opriţi la Pireu, căutaţi cârciuma lui Enachis ; are cel mai bun „Tenedos" din Grecia şi cel mai tare „Chianti" din Italia.

Enachis e vestit şi'n Pacific şi'n Atlantic. Australienii erau marinari adevăraţi. La Singapore, după o furtună grea, au băut trei zile şi trei nopţi în şir, fără să se îmbete.

Au băut, au cântat, au visat.

— *Cine nu cunoaşte marea şi furtunile mării, nu cunoaşte viaţa.*

Un marinar adevărat nu se îmbată de vin, ci de tristeţea unui gol sufletesc, de pustiul unei răni arzânde — şi Jonn Mellbourn, de pe „Sidney", cunoştea şi marea şi viaţa şi nu se 'mbăta niciodată de vin.

M'am îmbarcat pe „Sparta" ; avea ruta : Rhodos—Dodecanez — Cyclade — St. Nicola — Hania din Creta — Pireu.

Comandantul „Spartei" era căpitanul George, de prin Dodecanez.

— *Cunoaşte marea, furtuna şi şarpele roşu,* aşa mi l-a recomandat secundul, John Sulivan de pe „Sidney".

....Şarpele roşu....

Şi la Alexandria, în Egipt, un marinar bătrân mi-a vorbit despre şarpele roşu...

Marinarul era beat.

M'a oprit în faţa hotelului Palace Regina şi m'a întrebat în limba italiană:

— De unde eşti, domnule?

Luna îl bătea în plin. Avea o faţă morocănoasă, tâmplele sure, bereta pe deasupra capului, ochii vii şi corpul puţin aplecat.

Eu mă plimbam stingher şi plictisit pe largul dig al Alexandriei din faţa hotelului.

Priveam jocul înspumat al valurilor, marea nesfârşită, stelele sclipitoare şi aveam sufletul gol şi pustiu.

— Mă cunoşti? l'am întrebat.

— N'are afacel îmi răspunse el; te văd în fiecare noapte căscând la valuri şi la stele. Sunt de pe „Risveglio", comandant Carlo Beretta.

Te-am văzut şi la Agrigente şi la Palermo şi la Rhodos şi la Port-Saïd.

Ce-mi pasă cine eşti ! E tot una ! om rău nu eşti ! Te doare! te doare tare!.

Bea ! domnule bea ! Numai dacă bei nu mai caşti la mare ; nici la stele şi mai uiţi de şarpele roşu.

De patruzeci de ani port şarpele roşu în mine şi nu-l pot înneca şi nici uita; cu cât beau mai mult cu atât mă chinuie mai tare.

— Cine te chinuie ? Care şarpe roşu ?

— Ha! ha! ha! care şarpe roşu? ha! ha! ha! şi de aceia caşti la stele şi la mare! ha! ha! ha! care şarpe roşu? de aceea rătăceşti singur pe dig.

Ha ! ha! ha! nu cunoşti şarpele roşu ? ha ! ha ! ha ! şi plecă cântând:

— S'ode un vivo cinguettare
Per le tue paludi intorno,
E nel pieno mezzogiorno
Una navicella appare"...

. . . . . .

Suntem la Enachis.

Eu beau chianti, e mai cald, căpitanul George bea Tenedos, e mai parfumat.

— Ne-am împrietenit pe mare.

Mi-a povestit în timpul călătoriei despre insulele arhipelagului grecesc, despre naufragii, furtuni pe mare, femei şi vinuri bune.

L-am întrebat într'o noapte pe bord:

— Cunoşti cârciuma lui Enachis din Pireu ?

— O cunosc!

— Vrei la debarcare să mergem pe-acolo?

— Bine!

In zare sclipia farul dela St. Nicola... Căpitanul George se retrase brusc, spunându-mi:

— O lumină verde !...

...Singur, uitând totul şi toate, m'am pierdut cu sufletul în noaptea înstelată, greacă....

Am făcut escală la Hania, din Creta; sosise odată cu noi, în port, o corabie cu două catarge dela Pireu.

Oamenii de pe vase se salutau veseli şi se întrebau de-ale lor.

Nu cunosc bine greaca, dar am înţeles întrebarea căpitanului George pusă marinarilor de pe „Falleron".

Corăbiile erau alăturate.

— Agata e la Pireu ?

— La Enachis, i se răspunse.

. . . . . .

Localul lui Enachis e o adevărată tavernă marinărească, o adevărată cârciumă de port.

Goleşti o garafă, ţi se aduce îndată alta, nu ţi se vorbeşte, nu eşti plictisit, nimeni nu te întreabă de ce bei, de ce taci, de ce râzi, de ce plângi, de ce cânţi, cine eşti sau cum te chiamă.

Cunosc marinarii legea lor:

— *De mult bine nu bea nimeni; nici nu tace; nici nu plânge; nici nu priveşte'n gol şi nici nu se bate din senin cu alţii.*

Cine ştie ce furtună l-a bătut, cine ştie ce naufragiu a avut, cine ştie ce rană îl doare.

Prin uşa cârciumii văd catargele corăbiilor ancorate şi legate de cheiu cu odgoane groase.

Marea leagănă uşor odgoanele şi clatină lin catargele.

Cârciuma e lungă, îngustă, afumată, mesele de brad sunt pătate de grăsime, de vin roşu, de zeamă de lămâie şi înnegrite pe-alocurea de arsuri de ţigări sau pipe răsturnate.

Lampa de tinichea, atârnată în tavan e turtită, arde cu o lumină galbenă-roşiatică şi fumegă din când în când ca într'o adevărată cârciumă de port.

Cârciuma se umpluse de marinari şi armatori, de fum de pipe şi de cântece marinăreşti.

Cântecele marinăreşti au în ele o dulceaţă amăruie, o

tristețe obositoare, o luluire tărăgănată, o nostalgie bolnavă, o amintire dureroasă.

Parcă nu sufletele omenești le-au făcut, ci marea, nesfârșită și tumultoasă, înspumată și înfuriată, senina și draga mare.

Ascultam cântecul grec, nu-l înțelegeam bine, dar îl simțeam, și sufletul mi-l cânta:

— O, la, la, la, pe marea rea
Furtună e și nici o stea,
Și eu vâslesc gândind la ea,
O, la, la, la, și marea-i rea.

Voci grave, melodioase, repetau în cor:

— ...furtună e și nici o stea,
și noi vâslim gândind la ea,
o, la, la, la, și marea-i rea... —

Era un cântec vechiu insular de prin Dodecanez.

Femeea îl cânta cu sentimentul înnăscut insularelor pentru cântecele marinărești de iubire.

Il cânta cu o neasemuită căldură sufletească, dar cu o învăluire de tristeță dureroasă, parcă legăna plângând pe cineva — ceva scump și neuitat — o rană de iubire vie.

— Căpitane, femeea aceasta își plânge viața pierdută; nu simți cum geme un regret mistuitor, în o, la la la-ul ei?

— Ai iubit? o mai iubești? mă întrebă căpitanul.

— Căpitane!

Căpitanul mă privea obosit. Ședea în fața mea — eram numai noi doi la masa noastră.

El avea obrazul măsliniu-bronzat, ochii negri, nasul grec, buzele palide și mă privea obosit.

Eu băusem la început din sete sufletească, din gol mistuitor, din rană arzândă, din dezastru sufletesc, apoi lampa fumegândă, fumul țigărilor și al pipelor, sunetul paharelor, râsetul băutorilor, cântecul dansatoarei, toate mă schimbară deodată.

Simțeam în mine nebunia mea veche, reînviind, revenind.

Simțeam în mine iubirea mea înflorind, crescând, îmbătând.

Din adâncurile ființei mele, din acel necunoscut, nepătruns „eu" omenesc, veni regretul, dorul, patima, amintirea și Ea.

Simțeam în mine un răsuflu cald, un șuier fierbinte, o mușcătură veninoasă.

Auziam în mine mistuitor, dogoritor:

— *Eu sunt în tine! eu trăesc în tine! nu mă poți goni! nu mă poți uita!*

Eu sunt tu! sunt „eul" tău!

— *Șarpele roșu! șarpele roșu!*

Toți săriră în sus!

Strigasem tare.

— Liniștește-te! liniștește-te! căpitanul George căuta să mă recheme din lumea mea de suferință și regret.

— *Numai marea liniștește focurile acestea,* spuse un marinar bătrân, privindu-mă prietenos.

— *Nici marea nu liniștește focul iubirii,* răspunse un Cretan, ars de soare și briză caldă.

Vroiam să am o ființă vie lângă mine, un șarpe roșu, un demon viu, un blestem asemănător ei, la masa mea, să-mi vorbească, să-mi surâdă, să mă mintă, să-mi amintească de ea.

In mine plângeau toate amintirile mele, se zbăteau toate dorurile mele.

Innăbușita mea iubire se răsvrătise. Un singur strigăt clocotia în mine:

— Unde ea Ea?

—Liniștește-te! începu căpitanul. Sunt crize trecătoare, știu, sunt dureroase, dar aceasta e viața: *Suferință și uitare.*

— Căpitane! cheamă-o, te rog, la masa noastră pe compatrioata d-tale. Roag-o să vie!

— Vrei un sfat?

— Nu! căpitane! Nu-mi da sfaturi! Nu! nu vreau sfaturi. Mă doare tare.

...Agata veni la masa noastră... Am râs, am băut, m'am liniștit și ne-am despărțit, târziu de tot.

Luna trecuse de vârfurile catargelor, marea era cenușie, odgoanele se legănau mereu, oleandrii parfumau amărui.

Băusem mult dar nu eram beat, aveam mintea lucidă.

Mergeam încetișor de-alungul grădinei publice din Pireu; deodată m'am oprit:

— Dece Agata și George nu și-au vorbit tot timpul? de ce trăgea ea mereu paharul din fața căpitanului, când el nu o vedea? de ce l'a întrebat târziu de tot în mijlocul unui râs sgomotos, parcă vocea ei plângea:

— Căpitane, îți mai reamintești de Dodecanez? și el i-a răspuns:

— Acolo mi s'a înnecat corabia și viața.

— Ce corabie și ce viață? l'am întrebat.

— Așa vorbesc marinarii adevărați, îmi răspunse ea.

— Dar ce, viața e o corabie? căpitane! întrebai eu.

— *Viața e o corabie!* îmi răspunse căpitanul.

. . . . . .

...Mergeam singur și întristat de-alungul grilajului grădinei publice.

...Inaintea mea apărură din spre „Falleron", marinarul din Alexandria, cel cu șarpele roșu, Agata, George, Ea și eu.

— Ha! ha! ha! răsună în mine și în jurul meu! în fiecare din noi trăește același șarpe roșu: dorul, regretul, amintirea, iubirea și Ea.

— Ha! ha! ha! auzii eu în mine, șarpele roșu ne încolăcește sufletul și inima înnebunindu-ne și pustiindu-ne viața..

Ha! ha! ha! plângea în mine, bei ca s'o uiți, ca s'o gonești, ca s'o ucizi, ca s'o pierzi, ea e mai tare decât cerul, marea și timpul tău. Ea e vieața vieții tale! Ea ești tu!

Cine ești tu în mine, care nu-mi dai pace și mă faci să-mi pierd vieața pentru un vis?

— *Eu sunt șarpele roșu! Sunt conștiința vieții tale! Sunt eul tău viu în lutul tău trecător.*

Sunt adevărata ta viață.

Sunt paradisul tău pierdut și regăsit.

Sunt iubirea ta. Nemărginirea firii și a vieții în conștiința eului tău.

Sunt Ea în tine!

. . . . . .

.. Mergeam încet-încetișor.

Elada dormea.

Acropolis și St. Georges visau fluviul zodiilor de aur.

Priveam cerul, o nesfârșită înstelare, eu un atom viu, o lume vie, o constelație luminoasă prin iubire și conștiință. Un Univers-Om prin șarpele roșu! prin Ea!

...M'am apropiat de țărmul Egeei. Stingher și întristat m'am așezat la marginea mării... marea cânta...

...talatha... talatha... talatha...

PIREU

THEODOR ROSEN

Cu „Santa-Maria" la drum

Jurnal de bord ținut de
Medic I. CLAUDIAN

„Santa Maria"
la finele călătoriei

Oltenița-Port, 6 August 1937, ora 9 seara.

In sfârşit, iată-ne instalaţi la bord, în jurul mesei din cabina noastră prietenoasă, cu un păhăruţ dinainte. Suntem cinci — echipajul vasului — şi căpitanul portului, Lt. Bordenache, marinar distins şi simpatic, căruia plecarea noastră îi va fi răscolit, poate, nostalgia „largului".

Mâine plecăm. Avem înaintea noastră perspectiva unei călătorii pe apă de o lună de zile, a primei noastre croaziere. Nu e rău. Dar ce ne încântă, pentru un moment, e ceia ce am lăsat în urmă: două săptămâni de griji mărunte, de transportări şi transbordări, cât a durat pregătirea şi călătoria terestră a bărcei noastre. Nu mai vorbim de atâtea alte preocupări cotidiane şi profesionale, pe care le lăsăm „la uscat" fără nicio părere de rău.

„SANTA-MARIA", care ne suportă şi ne leagănă în clipa asta, legată bine şi adăpostită de pupa unui şlep ancorat în faţa cheiului, este tot atât de nouă navigatoare ca şi echipajul ei. Vom împărtăşi cu ea micile necazuri ale începutului şi, nădăjduim, ne vom amarina treptat, şi noi şi ea.

Ambarcaţiunea noastră, care poartă, cam pretenţios, pe tabloul din pupă numele caravellei lui Christophor Columb, este un cutter de 9,35 metri, cu un catarg de 11 metri, care suportă o velă mare Marconi şi un foc, cu o suprafaţă totală de 38 de metri pătraţi. Concepută pentru Dunăre şi pentru mare, e prevăzută cu un derivor mobil cu greutate de fontă care intră complet în masa cabinei, ceea ce îi reduce pescajul dela 1 m. 50, cât măsoară cu derivorul coborât, la 0 m. 70. Stabilitatea e asigurată de un lest exterior de 700 de kilograme.

Construită la Bucureşti, încercată la Snagov o lună şi jumătate această barcă a fost destul de criticată de competenţe indiscutabile. Prognosticurile au fost cam rezervate. Dar noi, cari am citit povestea „Snark-ului lui Jac London, ştiam ce ştiam. La urma urmei, asta e, aşa cum e! Şi trebue să mărturisim că începe să ne fie dragă de pe acum, cu defectele ei, pe care le cunoaştem, (şi desigur cu altele pe care le vom cunoaşte în curând) şi ne surprindem unul pe altul contemplând-o, pe furiş, cu satisfacţie. Mai adineauri, după ce am luat masa în restaurantul mic al portului, ne-am oprit pe cheu s'o privim şi vă asigur că nu-i stătea prea rău. Era prima dată că o vedeam în cadrul larg al Dunărei, pe care nu o va mai părăsi de azi înainte decât ca să iasă în mare.

Dar de confortul dela bord suntem, mai ales. mândri. Să începem dela provă. Aci există un compartiment sub punte, în care te cobori printr'un tambuchiu şi în

Instalaţi în jurul mesei din cabina noastră prietenoasă

care un om, sau la rigoare doi, se pot întinde în voe. Acest apartament cu „ intrare separată" este foarte căutat, şi a fost revendicat pe rând de diverşi membri ai echipajului, doritori de izolare (noaptea). Inapoia acestui post, sub un ruf care se înalţă cu 30 de centimetri deasupra punţii, avem două cabine mai confortabile. Spre pupă este cabina-salon, lungă de doi metri, înaltă de 1 m. 60, cu două cuşete longitudinale pe lături şi o masă în mijloc, în care este ascunsă cutia derivorului. Un dispozitiv simplu ne permite, seara, să dublăm cuşetele. Din această cabină te strecori spre provă într'o cabină mai mică, cu o cuşetă transversală şi lângă ea o masă-dulap-bucătărie. Un robinet care comunică cu rezervorul de apă potabilă (60 litri), completează gospodăria. In tribordul acestei cabine minuscule se deschide o uşe pliantă, prin care se poate străbate — cu oarecare antrenament şi bunăvoinţă — într'o cabină-toaletă de spaţiu într'adevăr record, cu cuvetă cu apă curentă (alţi 60 de litri) şi W. C. idem.

La pupă, imediat înapoia cabinelor, puntea este întreruptă de un cok-pit destul de comod, lung de 2 metri prin care te cobori în cabine. In mijlocul acestui post de comandă — cum i s'ar zice ceva mai pe româneşte — este instalat un motor de automobil Fiat de 15 HP destul de bine ascuns în panouri. (Ceia ce nu înseamnă că nu ne împiedecăm niciodată de el). In sfârşit, sub bancurile cok-pit-ului sunt adăpostite cele două rezervoare de benzină de 30 de litri fiecare, accumulatori pentru pornire automată şi lumină electrică, care lumină este răspândită cu profunzime prin toate cabinele. (Cinci becuri !).

Abia acum ne oferim câteva ceasuri de odihnă, după o zi destul de obositoare. Dar cum farmecul unei călătorii începe cu pregătirile de plecare, nu ne putem plânge. Dimineaţa a fost toată prinsă cu lansarea la apă, în condiţiuni grele şi emoţionante. A urmat armarea ; fixarea catargului şi întinderea vârtoasă a sarturilor pe care le cam simţiam şi acum în palme. După masă curăţenie la bord şi rânduiala materialului, care, slavă Domnului, a dispărut încet, încet, înghiţit de numeroasele chesoane care se află sub toate banchetele. Vă asigur că gospodăria micului nostru yacht e destul de complicată .Aşternutul pentru cinci persoane, veselă „incasabilă" pentru

Santa Maria la un cot al Dunărei

Prietenul meu Victor Feodoroff la cârmă lângă d-na Doctor Claudian

ceva mai multe persoane, vestminte pentru toate timpurile (şi de toate gusturile), arme, aparate fotografice, binocluri, medicamente şi alte felurite lucruri, mai mult sau mai puţin trebuincioase, care „lestează" — şi cam încurcă — corabia noastră.

Avem o colecţie de hărţi, din cari nu lipseşte o foarte bună hartă a Dunării 1/50.000 a Serviciului Hidraulic şi cu care sperăm să ne strecurăm fără prea multe poticneli printre bancurile de nisip, — faimoasele bancuri cu care am fost speriaţi încă dela Bucureşti.

Cu merindele nu ne-am prea bătut capul, căci ne vom putea aproviziona cam oriunde în lungul Dunării. Dar se află undeva la proră o mică „cambuză" cu câteva cutii de conserve şi o mică colecţie de sticle de diverse forme şi mărimi pe care o inaugurăm în astă seară.

Să vă spunem câteva cuvinte de biblioteca noastră. Pe o poliţă înăuntrul cabinei sunt înşirate câteva volume menite să întregească cultura marinărească a elevilor de pe vasul-şcoală „Santa-Maria" : Clerc Rampal *„La pratique du Yachting"*. E Gras *„Le livre du capitain Yacht"*, C. Vander Meer *„Manuel du Tourisme Nautique"*, Dupont et Maugin *„Le Yachting à voile"*, Lt. Isbăşescu *„Greement, matelotaj"* Lt. Ghezzo *„Cartea marinarului începător"*. Pe un raft mai mic, o secţie literară cuprinzând povestiri marinăreşti preferate : Gerbault, London cu *„Croaziera Snarkului"*, *„Cristophe Columb"* şi *„Groenlanda"* lui Jean Charcot, alături de o ediţie mică a Bibliei. Cum se vede, pentru puţinele noastre ceasuri libere, nu am neglijat ambianţa literară potrivită (Confruntă : Alain Gerbault şi alţi navigatori celebri).

Pentru noi, toţi oamenii ocupapţi, mult „la uscat" cu grijile meseriei noastre, această plimbare este şi o ocazie de şcoală marinărească. Prietenul Victor Feodoroff,

a cărui experienţă de yachtman e cunoscută, i se cuvine incontestabil rolul ingrat de căpitan. Subsemnatul, care posed un bagaj destul de redus de cunoştinţe nautice îi voi servi de secund şi mă voi ocupa de partea motoricească. Soţia mea s'a pasionat dela început la manevra

D-na Dr. G. M. când nu e de cart!

focului şi a derivorului şi îi revin de drept grijile gospodăreşti ale expediţei. Suntem de altfel căliţi amândoi de câţiva ani de alpinism şi turism alpin de lungă cursă. Ceilalţi „mateloţi", D-ra Dr. G. M. — ceia ce face trei doctori până acum — şi tânărul Feodoroff, aduc la bord pe lângă sacul respectiv (cam voluminos), sprinteneală, curaj şi spirit sportiv.

Iată dece plecarea de mâine dimineaţă ne ţine în tensiune ca în ajunul unui examen şi ne face s'o lungim, cu glume şi poveşti, de apă şi de uscat, până târziu noaptea.

7 August 1937, Turtucaia.

Prima zi de mers, primele necazuri incheiate cu in-incendiu la bord.

Era ora 11 dimineaţa.

Deslegăm cu precauţiune parâmele care ne asigurau de şlep şi de cheu, ne lăsăm derivaţi de curent vreo 10 metri, cu pupa în aval, apoi vira motorul, prova la larg şi ne îndreptăm spre malul din faţă, pe care îl vom ţine mergând în sus până la Turtucaia.

Din portul Oltenița, mai exact din dreptul km. 430 unde eram acostaţi, până la Turtucaia, nu aveam nici 3 kilometri.

Am ales acest port ca punct de plecare ale călătoriei noastre în josul Dunării din două motive: întâiu, fiindcă nu vrem să pierdem ocazia ca să vedem încă odată acest încântător orăşel oriental, al douilea, ca să punem la punct pompa de răcire a motorului, pe care meşterii din Bucureşti o instalaseră defectuos, şi care dela început ne dăduse de gândit.

Şi bine am făcut. Abia am lăsat în urmă Oltenița de 10 minute când constatăm că motorului nostru nu prea îi prieşte lupta împotriva curentului şi că răcirea, atât în viteza 2-a cât şi într'a 3-a, e cu totul insuficientă. Accelerăm, încetinim, zadarnic. Pompa nu funcţionează. Nu ne mai arde să admirăm peisagiul. Aplecaţi asupra motorului ne dăm diverse păreri inutile. Stopăm, iar plecăm, iar stopăm. Şi nu ştim când ne trezim în faţa Turtucaiei. Fumegând, cu miros de tablă încinsă şi cu emoţii, acostăm.

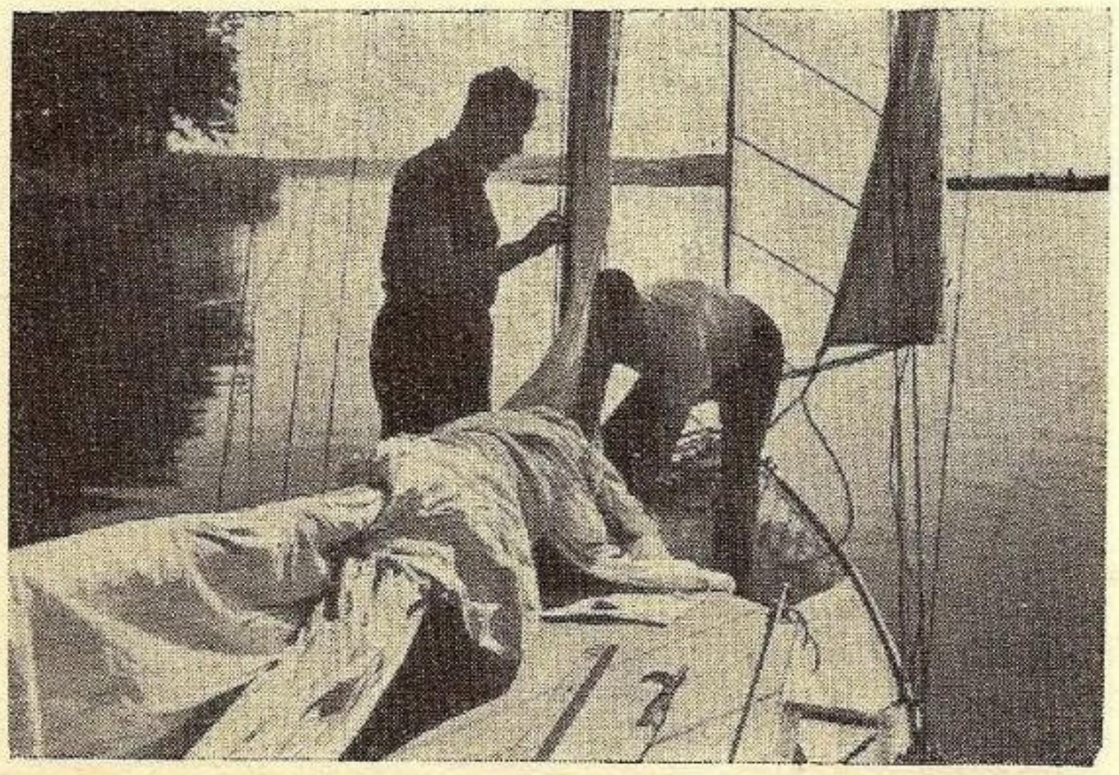
E ora mesei. Lăsăm restul echipajului „liber la uscat" iar căpitanul şi cu mine ne ocupăm de punerea la punct a motorului, Ştiam că la Turtucaia sunt meşteri modeşti şi pricepuţi cari cam au experienţa acestor maşinării.

Peste o oră „Santa Maria " e instalată într'o poziţie neverosimilă, cu nasul în apă şi cu pupa ridicată în sus la un metru şi jumătate, cu ajutorul macaralei şlepului 69 S. R. D. care ne serveşte de şantier improvizat.

Lucrătorii ciocănesc, unul sub chila vasului într'o luntre la apă, altul în interiorul cabinei şi ceasurile trec. Facem cunoştinţă cu fel de fel de probleme noui: se modifică „sorbul", se multiplică „rotaţia" pompei centrifuge, şi nu ştiu mai ce.

Mai ne plimbăm prin oraş, mai îmbucăm ceva, mai ascultăm păsurile căpitanului de şlep, un austriac de treabă, vechi Segel-Meister, dar care-şi plimbă de 18 ani familia numeroasă şi gospodăria (cu căţei şi cu coteţe) pe aceiaş casă plutitoare între Viena şi Sulina.

E ora 10 seara, moţăim în cabina şlepului, împodobită cu vederi din Tirol şi din Prater şi lucrătorii încă n'au isprăvit. Dar iată căpităneasa şlepului ţâşneşte din fotoliul în care împletea la ciorap şi priveşte pe geam. „Jesus Maria!" Tresărim şi noi şi desluşim strigăte îngrozitoare care vin de pe punte: incendiu la bord! Ne năpustim pe punte unde ne aşteaptă un spectacol nu tocmai liniştitor. „Santa-Maria" ardea. Şi încă cum! O flacăre de câţiva metri isbucnea din cabina luminată a giorno. N'am înţeles cum aşa frumuseţe de flacăre a putut să piară în câteva secunde şi nu m'am dumirit cum un incendiu de benzină se poate stinge cu câteva găleţi de apă. Căci aşa a fost.



Pregătiri de plecare

„Ancheta" a dovedit următoarele: în momentul ridicării bărcii de macara, din rezervoare s'a scurs în santină benzină care s'a aprins dela lampa sau ţigarea lucrătorilor. Poate că în realitate era puţină benzină sau poate santina era prea puţin aerisită ca să alimenteze focul, fapt este că afumată şi udă, cabina nu suferise prea mult şi „accidente de persoane" n'au fost.

Cu această iluminaţie impresionantă, transformarea pompei noastre a luat sfârşit. Era şi timpul. Pe mâine probele motorului. Deocamdată ne îmbarcăm cu toţi în luntrea şlepului „nostru" şi ne îndreptăm la uscat să ne stropim gâtlejurile arse de emoţia incendiului.

(va continua)

VIAŢA TRĂITĂ INTR'O COLONIE LA MALUL MĂRII*)

Marea imensă şi măreaţă îşi asvârle talazurile până departe pe nisipurile aurii ale plăjii. Discul însângerat al soarelui răsare alene dintre valuri, împurpurând corturile coloniei aşezată la malul mării Negre. E o colonie de băieţi, străjerească, o tabără. In mijlocul conurilor de pânză se ridică falnic un turn, în vârful căruia pavilionul românesc pare că ocroteşte pe toţi acei cari i-au jurat credinţă.

De-acolo sună acum străjerul de serviciu deşteptarea, cu buciumul ciobănesc care răsună străbătând valuri de nisip, vuind ca'n mijlocul codrilor de aramă cu miros iute de brad din inima bătrânilor Carpaţi.

Câte-un băieţaş mai harnic a scos capul prin uşa cortului ca să privească splendoarea ce-i oferă natura. Bucătăria e în funcţiune. Toţi acei de serviciu se înghesuesc în jurul elevului „bucătar şef" cum îşi spune el cu mândrie, care cu un ibric mare împarte ceaiul celor ce n'au timp de stat.

Şi-apoi.... la muncă băieţi.

Iţi face impresia că te afli într'un mic orăşel în care nu-ţi lipseşte absolut nimic. Nu ştii de eşti la mare sau la munte, atât sunt de variate decorurile. In jurul turnului un parc mare înconjurat de brazi te face să te crezi la munte, dar vuetul valurilor, nisipul ce te înconjoară, soarele arzător, îţi spun că te-ai înşelat.

Şi tot acest oraş miniatură e plin de furnicăria de elevi. Unul repară un gard, altul pune o floare, altul clădeşte palate măreţe din scoicile aruncate răzleţ de talazurile furioase ale mării, altul conduce vizitatorii nu fără oarecare mândrie. Peste tot domneşte aceiaşi ordine şi aceiaşi viaţă plină de entuziasm în care nimic nu se face în silă ci numai cu voie bună.

La bucătărie „şeful bucătar" cu o lingură mare în mână, cu un şorţ mai lung decât el, îşi dirijează ajutorii cari înşiraţi la masa mare de brad curăţă cartofii, aruncând din când în când câte-o glumă. Mai ales râd pe socoteala „şefului" căruia i-au făcut o surpriză: o tichie mare, albă. Unul mai nebunatec l-a şi fotografiat şi-acum râde de el, în timp ce „şeful" furios îl ameninţă cu linguroiul. Toţi dau zor. Se apropie ora de baie şi ei trebuie să fie gata cu orice treabă.

Un foc bun, încă un râs argintiu, o melodie fredonată şi mâncarea-i gata. Goarna sună să-i adune pe toţi la malul mării.

Uite-i cum străbat încrezători valurile. Braţul bronzat, puternic, despică colina de apă sărată ce-i stă în cale, capul se apleacă uşor şi trupul s'avântă mereu, departe, tot mai departe în larg.

E minunat să stai în mijlocul apei, tu singur şi cu marea, s'admiri haosul ceresc şi valurile să te poarte în legănarea lor încet, încet, ca o mamă ce-şi adoarme puişorul. Par-că te miri că nu auzi şi vocea mamei îngânând:

„Nani, nani puişor!"....

Cei mai micuţi se bălăcesc ca raţele pe lângă mal, stropindu-se, dându-se la fund, sau sărind de pe trambulina improvizată.

Ar sta o zi întreagă în apă dacă nu i-ar deştepta din această sburdălnicie goarna, care-i prea severă şi le întrerupe jocul.

Băeţii aleargă veseli pe plaja înfierbântată. Picăturile de apă sărată ce lucesc orbitor în bătaia soarelui, cad de pe trupurile arămii lăsând urme ca de lacrimi pe nisipul strălucitor.

O masă bună şi odihna de prânz, dă coloniştilor o nouă putere.

Amurgul şi-aruncă mantia purpurie peste mare, peste plajă.

O ghitară se îngână cu strigătul unui pescăruş. Seara vrea să-şi întindă stăpânirea peste corturi.

Toţi se urcă în bărci. Lopeţile lovesc apa rar, cadenţat. O mandolină îşi împleteşte acordurile cu vocea de bariton a unui străjer.

In altă barcă, un pui de moţ îşi cântă doina de acasă, care răsună atât de duios în farmecul liniştei de seară, seară de vară petrecută la mare.... Luna îşi trimite argintul razelor sale asupra micelor lebede ce străbat marea.... Un cor abia şoptit aduce elogii mării. E atâta farmec ce-i cuprinde pe toţi, atâta poezie şi-atâta dragoste de marea asta întinsă în care poate zac atâtea suflete de marinari, în valurile căreia atâţia şi-au găsi moartea încât nimeni nu s'ar mira dacă cineva şi-ar face-o cruce, ar îngâna încet o rugă şi-ar săruta talazurile sfinte...

Un pescăruş care s'afundă să-şi caute hrana, un fluerat prelung de vapor, un fum la orizont, pace, raze blânde de lună şi siluetele svelte ale bărcilor....

Un băiat cântă uitându-se la rama ce-o poartă în mână:

„Lopată ascultătoare
„Urmează încrezătoare....

Se pare că se adresează ei, numai ei, să-l asculte, să-l ducă unde-o vrea el, mereu pe mare.

Buciumul sună din nou. E ora să-i cheme la culcare. Parcă se trezesc dintr'un vis frumos şi-şi freacă ochii somnoroşi ca nişte copii abia treziţi din somn.

Nu regretă nici unul seara aceasta destinată unei şezători cu glume, râsete şi jocuri în jurul focului. E atât de frumoasă marea de parcă nu te înduri să te desparţi de ea.

In pat până ce somnul pune stăpânire pe chipurile obosite dar pline de avânt, câte-o glumă mai străbate tăcerea cortului. Un băieţaş cu părul blond zâmbeşte fericit în somn. Visează că-i pe mare, şi e şi el membru la „Liga Navală"...

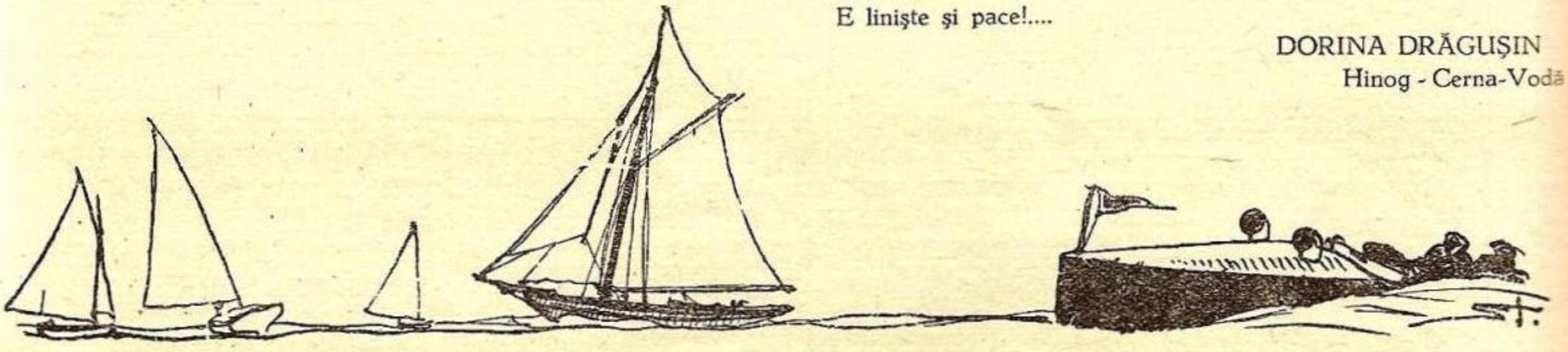
Ruga îşi trimite cererea ei către Domnul. Luna ocroteşte corturile şi veghiază somnul celor micuţi, iar marea le spune poveşti cu marinari bătrâni, bătrâni, cu păr sburlit şi ochi întunecaţi ca „Moş Delamare" pe vreme rea.

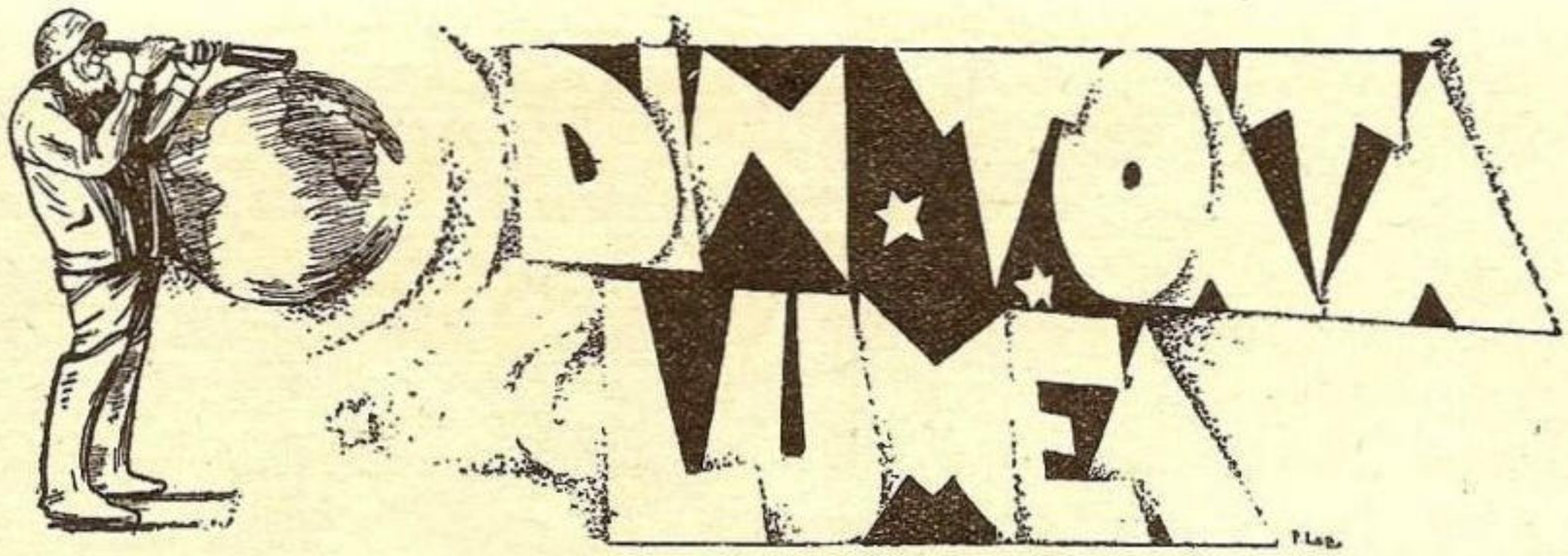
Le trimite pe Jean Bart pe spuma albă a valurilor, în visul lor nevinovat.

E linişte şi pace!....

DORINA DRĂGUŞIN
Hinog - Cerna-Vodă

*) premiată cu premiul III la concursul pe 1937.





MARK TWAIN, MARINAR

Marele humorist american, autor a nepieritoare lucrări literare dintre cari unele au fost transpuse și în film (Prinț și cerșetor) pe lângă meseria de „scriitor" s'a ocupat multă vreme și cu marinăria, fiind pilot pe marele fluviu american, *Misisipi*.

Se numea *Samuel Clemens* și se născuse la 30 Noembrie 1835 în Statul Misuri. Pseudonimul *Mark Twain* și l'a ales mai târziu când devenise marinar.

Dela moartea tatălui său, și-a câștigat pâinea zilnică la o tipografie din *Saint Louis* și apoi la New-York, la Filadelfia ca lucrător tipograf. Totuși nostalgia locurilor unde copilărise îl face să nu stea multă vreme departe de marele fluviu. Sosind la *New-Orleans* pe bordul unui vapor, pofta din copilărie i se redeschide și-l hotărăște să se facă *pilot pe Misissipi*.

A făcut ucenicia de pilot, pe lângă un oarecare *Horace Bixgy*, care l'a învățat detaliile de pilotaj între *New-Orleans* și *Saint-Louis* în schimbul sumei de 500 dollari pe cari trebuia să-i plătească după ce aveau să ia brevetul de pilot.

Meseria de pilot pe Misisipi nu era așa de ușoară, mai ales noaptea sau pe ceață ; trebuia să observi totul cu atenție de indian pentru a putea ține mereu nava în canalul navigabil, printre stânci și bancuri de nisip.

Pilotul asculta atent ceeace marinarul dela prova vasului îi striga după ce măsura adâncimea apei din clipă în clipă cu sonda :

„Mark three... Mark twain...." adică : *„sonda arată 3 m.... arată 2 m...."* sau cum am spune mai pe românește : *„3 metri fund... 2 metri fund"*....

Din comunicările acestea ale marinarului din prova Samuel Clemens a rămas plăcut impresionat auditiv de : *mark twain*, cu atât mai mult cu cât, această adâncime comunicată, îi arăta că se află totdeauna pe drumul cel bun.

Desigur că pe-atunci nici prin gând nu-i trecea că mai târziu, această măsurătoare de adâncime îi va fi pseudonimul sub care s'a făcut așa de cunoscut în toată lumea.

* * *

Pe vremea aceia navigația era plină de peripeții. Norocul cel mare era că viteza navelor nu era prea mare, căci altfel abordajele și naufragiile ar fi fost mai frecvente.

Pe Missisipi, în anumite perioade, veneau duse de curent, numeroase plute încărcate cu tot felul de produse din regiune (lemne, fructe, pepeni, cărbuni, etc.).

Regulamentul cerea ca aceste plute să poarte noaptea un felinar aprins pentru a fi văzute și ferite de vapoare. Deseori, însă, piloții vapoarelor se pomeneau în timpul navigației de noapte cu câte o plută de acestea chiar în prova la distanțe foarte mici. Trebuia atunci să facă adevărate acrobații din cârmă pentru a evita abordajul.

In timp ce pilotul era ocupat cu manevra vaporului, înjurăturile nu conteneau din ambele părți. Toată afacerea nu se termina însă aci, căci proprietarii plutelor depuneau plângeri în contra vaporului. Marinarii de pe plută jurau că felinarul era aprins, dar ei mai uitau să spună că felinarul nu fusese lăsat afară, ci era împreună cu ei la adăpost, acolo unde ei jucau cărți.

* * *

Samuel Clemens a fost destul de sârguincios, așa că în scurtă vreme se obișnuise cu această meserie și ca să aibă o figură de pilot adevărat, purta șapca pe o parte și fuma cu pipa pe care, când era la comandă, nici n'o mai scotea din gură.

După 18 luni de ucenicie, la 23 ani, luă cu succes brevetul de pilot.

Intr'o vreme, deși era un pilot bun, s'a întâmplat să stea neangajat. Fiind într'o oarecare jenă financiară, a primit propunerea unui căpitan de vapor care-l angaja cu un salariu de 125 dollari. Pe-atunci salariul obișnuit era de 250 dollari, însă nevoia l'a făcut pe Samuel Clemens să accepte și această înjumătățire a salariului însă numai cu condiția de a nu mai spune și altora că primește acest mic salariu, pentru a nu-i prejudicia viitoarele angajamente cari le-ar mai fi făcut mai târziu.

Dar, chiar de când au pornit la drum, Samuel și-a dat seama că promisiunea făcută de căpitan nu fusese îndeplinită. Constatând această călcare de angajament, a tăcut, n'a făcut nici un reproș căpitanului însă... nu știu cum se făcea că vaporul mergea destul de încet, deși mașinile mergeau cu toată forța.

Comandantul, care desigur își dădea seama de situație, avu cu el o discuție cam în felul arătat mai jos :

— *Ce zici, pe-aici avem apă destulă ?*

— *Desigur, malul este destul de abrupt.*

— —*Dar, pe-aici prin mijlocul fluviului nu crezi că-i prea puternic curentul ?*

— *Ba da !* (răspunde Samuel fără să se sinchisească).

— *Dar oare n'am merge mai repede dacă am naviga mai pe lângă mal, ca să nu mai avem tot curentul în prova ?*

In chestii de navigație pilotul dictează la bord și nu trebue să dea socoteală nimănui, așa că Samuel imperturbabil răspunde :

— *Nu, e mai bine să mergem pe-aici. Suntem mai siguri că nu ne vom pune pe uscat.*

Căpitanul turba. Coborî dela comandă, se urcă iar și iar reîncepu discuția în timp ce Samuel se arăta foarte dispus conducând mereu vaporul prin mijlocul fluviului, pe-acolo pe unde curentul avea cea mai mare putere.

— *Ascultă ! oare dacă am trece pe-acolo n'am mai scurta puțin din drum ?*

— *Se prea poate.*

— *Poate ți-e teamă că nu e apă destulă ?*

— *Nu ştiu.*

— *Bine, dar vaporul acela care trece acum pe-acolo? vezi bine că el trece... este apă destulă...*

— *Ah ! desigur, dar probabil că vaporul acela are un pilot de 250 dollari. Eu nu sunt decât de 125 dollari.*

Căpitanul a'nţeles, a cedat şi Samuel a primit salariul neînjumătăţit.

* * *

Timp de 4 ani, Samuel Clemens a trăit această viaţă printre oameni dela cari şi în contact cu cari el capătă acea formă de humor care l'a făcut celebru.

Scria în gazete locale, mici articole în cari mai ales făcea critice şi parodià reflexiunile pe cari le publica un pilot bătrân care semna MARK TWAIN, înainte chiar ca Samuel Clemens să se fi gândit să adopte acest pseudonim. Se spune că aşa de crud fusese luat în primire bătrânul pilot care semna *Mark Twain,* că sărmanul, a şi murit de necaz, lăsând astfel liber pseudonimul care l'a făcut celebru pe Samuel Clemens.

* * *

Mai târziu *Mark Twain* călătoreşte mult prin toată lumea, de data aceasta însă, ca pasager.

Intr'una din aceste călătorii, găsim notat în carnetul său de însemnări :

6 Septembrie. — *Am trecut cu bine ecuatorul după masă la ora 4.*

Clara (soţia lui N. R.) l'a şi fotografiat.

* * *

Piloţii de pe Missisipi sunt foarte mândri că unul dintre ei, a avut o minte aşa de luminată şi un spirit atât de mare încât s'a impus în întreaga lume.

Pentru a arăta mai bine personalitatea humoristului *Mark Twain,* pilotul de pe Misisipi, redăm următoarele rânduri din ultimul său carnet de însemnări :

„S'a spus c'aşi fi cel mai mare humorist al secolului al XIX-lea. Poate că şi sunt. Fără îndoială, se pare că am fost cel mai remarcabil ; numai că foarte puţini din acei cari au făcut atâta sgomot în jurul numelui meu, şi-au dat seama că în toate acestea (înscrierile lui N. R.) *se află şi o parte serioasă care stă la bază şi are într'adevăr o valoare reală.*

NOUA COMPUNERE A FLOTILELOR DE FLUVIU

După revista germană *Militaerwochenblatt* noul tip de navă ce va trebui să intre în compunerea flotilelor de luptă de pe fluvii, ar avea următoarele caracteristici : lungime 15 m., lărgime 5 m., propulsiunea dată de două motoare tip Diesel de circa 100 C. V. fiecare. Aceste nave vor avea 2 tunuri automate, cu afet special pentru tragere A. A. şi câteva mitraliere A. A., aruncătoare de granade de mână, aparate pentru lansare de fumigene şi o staţiune radiotelegrafică.

Echipajul va număra 10 oameni în total. Misiunile acestor nave vor consta în acţiuni strânse, în colaborare cu forţele terestre şi aeriene sau acţiuni independente în serviciu de recunoaştere, de siguranţă, la aşezarea barajelor de mine, la remorcaje sau la salvare.

In contra acestor nave se va face uz de următoarele mijloace : baraje de mine, baricade artificiale sau poduri distruse, bombardament de artilerie obişnuită sau cu tunuri speciale contra navelor blindate.

Rolul acestor flotile se pare că va fi foarte important în viitorul război.

FOTOGRAFIEREA EPAVEI „LUSITANIA"

Englezii intenţionează să scoată la suprafaţă epava marelui transatlantic american *Lusitania,* scufundat în timpul războiului (1915) de un submarin german.

In lucrările preliminare, a fost nevoe şi de o determinare precisă a poziţiei ce o are epava pe fundul oceanului.

Pentru aceasta, căpitanul *I. Craig,* în costum scafandru special pentru marile adâncimi, a coborît până la epavă şi a putut face fotografia care era atât de necesară.

O NOUĂ CENTURĂ DE SALVARE

Ziarul *Sunday Times* anunţă că Marina italiană va adopta pentru echipagiile submarinelor şi ale hidroavioanelor, o centură de salvare inventată de D-l *Celilo Monaco.* Această centură este înzestrată cu tot confortul modern. (!) Are proprietatea de a ridica la suprafaţă şi de a menţine deasupra apei, capul aceluia care o poartă. In timpul nopţii această centură este luminoasă, aşa că va putea atrage atenţia vapoarelor cari trec prin apropierea celui naufragiat.

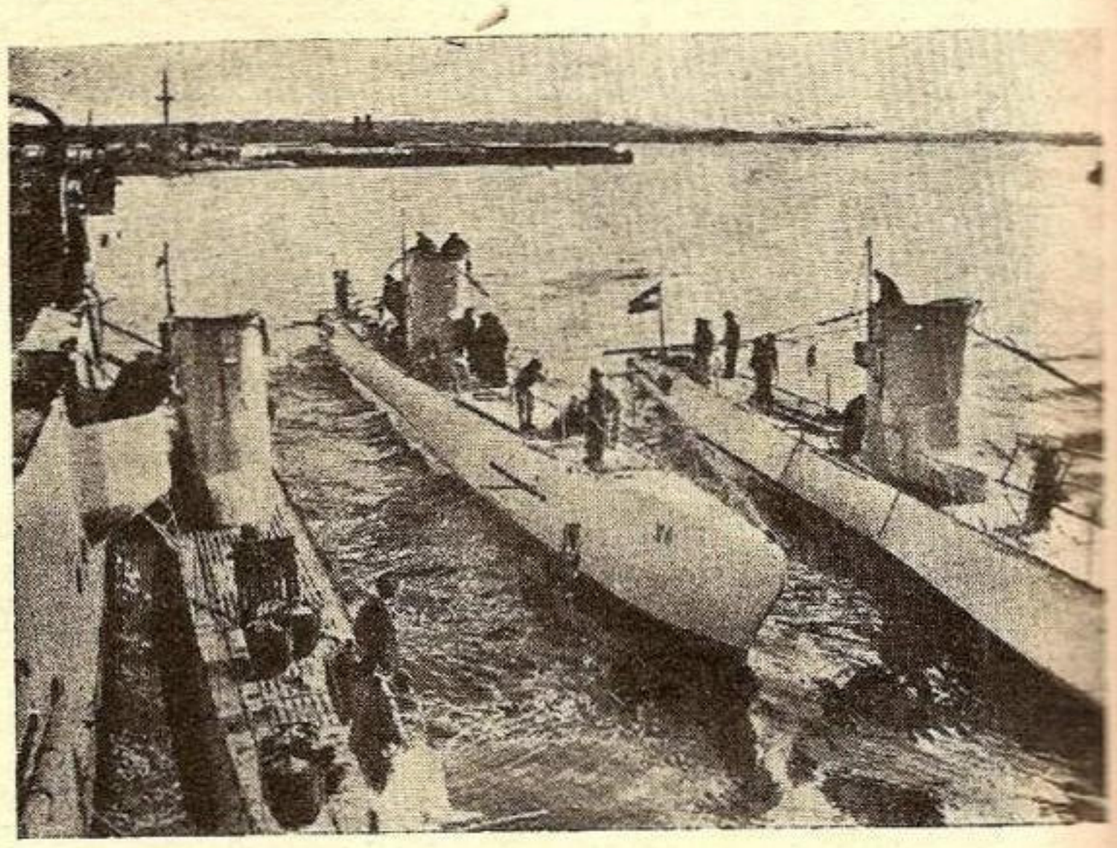
Mai are deasemeni şi două buzunare impermeabile unde se pot găsi totdeauna câteva mici provizii.

Inventatorul a realizat şi un mijloc care nu permite ca purtătorul centurei, să răcească ; centura degajează căldura care menţine temperatura normală la piept.

RĂZBOIUL SUBMARIN

Celor cari vor să se documenteze asupra războiului submarin le recomandăm următoarele lucrări :

La guerre sous-marine, de contramiralul în retragere. *Arno Spindler,* scrisă după documentele Serviciului istoric al Marinei germane. A fost tradusă în limba franceză de Capitaine de fregate René Jonan.



Submarine germane m doerne

Această lucrare are un caracter quasi-oficial.

Histoire de la guerre sous-marine, de *R. H. Gibson* şi *Maurice Prendergast,* tradusă în limba franceză din englezeşte.

Histoire de la guerre sous-marine allemande, de Capitaine de fregate *Adolphe Laurens,* care timp de 10 ani a fost şeful secţiei istorice din Statul Major al Marinei franceze. Această lucrare tratează mult şi despre

chestiunile de drept internațional în legătură cu războiul submarin.

Apogée de la guerre sous-marine de Capitaine de vaisseaux *Rondeleux,* care timp de 18 luni în 1917 și 1918 a fost comandant al escadrilei de patrulare cu centrul la Saint-Nazaire.

Pentru cei cari vor să vadă partea eroică a războiului submarin, toate lucrările Comandantului *Chack* sunt cele care-i vor satisface.

COMERȚUL MONDIAL IN 1936

Revista comerțului mondial publicată de Societatea Națiunilor arată că valoarea comerțului mondial, calculată pe bază de aur, a crescut în 1936 cu 8%. Prețul mediu al mărfurilor schimbate, a progresat pentru prima oară din 1925 dela 2% la 3%. Volumul mărfurilor a crescut cu 5% și a atins o cifră inferioară cu 14—15% celei din 1929.

VEDETELE RAPIDE TORPILOARE

Cea mai mare parte a națiunilor maritime construiesc azi *vedete rapide torpiloare* cari sunt indispensabile pentru apărarea mobilă a porturilor și coastelor cât și pentru strâmtori și mări închise.

Din 1932 până în 1936 *Germania* a construit 12 vedete de 50-70 tone deplasament cu viteză cuprinsă între 35—40 noduri și armate cu 2 tuburi lans-torpile de 500 mm.

Italia are 50 de câte 35 tone deplasament ; acestea au viteză de 26—45 noduri și sunt armate cu un tun de 75 mm. Ultimul tip *Stefano-Turr,* construit în 1935 are 47 tone deplasament, 35 noduri viteză și e armat cu 4 tuburi lanstorpile de 456 mm.

Franța are 8 vedete construite cu începere din 1929 și având un tonaj variind dela 5 la 23 tone și o viteză dela 36 la 45 noduri.

Armamentul e compus din 2 torpile.

Aceste vedete în afară de rolul de torpiloare sunt cele mai indicate pentru a da goană submarinelor.

Datorită pescajului lor redus în unele cazuri ele pot îndeplini și rolul de dragoare de câmpuri de mine, ele deschizând drumul adevăratelor nave care calcă mai profund.

CEL MAI MARE VAPOR CARE A TRECUT CANALUL PANAMA

Transatlanticul german Bremen, al companiei Norddeutscher Lloyd, este cel mai mare vapor care a trecut prin canalul Panama cu prilejul unei călători cu turiști în jurul lumii.

In interiorul ecluselor, din cauza lărgimii transatlanticului, mai rămăsese între acesta și pereții ecluzelor doar un interval de 1.25 m. în fiecare bord.

STAȚIUNI METEOROLOGICE TRANSATLANTICE

Societatea *Air France,* a închiriat dela *C-ie G-le Transatlantique,* pachebotul mixt *Carimaré* pe care l'a înzestrat cu tot felul de aparate necesare unei importante stațiuni meteorologice. Intre altele, această stațiune meteorologică flotantă are și instalațiuni pentru lansarea de *baloane-sondă.* Acestea nu au un diametru mai mare de 2,50 m., sunt umflate cu hidrogen și se pot înălța până la 15.000—20.000 metri, ducând în mica lor nacelă un termometru, un barometru înregistrător și un mic post emițător de T. F. S. care în mod automat transmite din clipă în clipă temperatura și presiunea zonei atinsă de balon.

Statul Major al Navei *Carimaré* a fost complectat cu numeroși specialiști metereologi și radiotelegrafiști.

Misiunea lor este de a cutreera oceanul Atlantic și de a da din regiunile mai puțin umblate, date meteorologice foarte necesare la întocmirea hărților de timp de care protecția aviației are mare nevoe.

COMERȚUL EXTERIOR AL ANGLIEI

Jurnal de la Marine Marchande anunță după *Bord of Trade* că dintre cele 23 țări cu care Anglia are tratate comerciale, 21 vând în Anglia mai mult decât poate Anglia să vândă. Dintre toate acestea, Argentina este prima și prezintă o balanță pozitivă de 111 milioane lire sterline.

UZINELE COMUNALE BUCUREȘTI

Se aduce la cunoștința generală, că în ziua de 16 Decembrie 1937, ora 17, în localul său din București Str. Const. Mille No. 8 — 10, se va ține licitație publică pentru procurare de tuburi de presiune, capace și piese speciale din fontă, împărțite în loturi după cum urmează :

Lot. I	15.000 m l.	tuburi cu mufă 100 m/m diametru
	1.500 „	„ „ „ „ 150 „ „
	3.000 „	„ „ „ „ 200 „ „
Lot. II	150 buc.	vane cu mufă 100 „ „
	50 „	„ „ „ 200 „ „
Lot. III	20 „	planșe pentru guri de apă B. R.
	100 „	tălpi „ „ „ „ 70 m/m.
	30 „	prelungiri guri de apă 250/70 m/m.
	20 „	„ „ „ „ 300/70 m/m.
	50 „	tije cu mufă 50 m/m diametru
	20 „	cișmele tip U. C. B.
	50 „	roți brute de vane de 50 m/m diametru
	50 „	„ „ „ „ „ 100 m/m „
Lot. IV	400 „	capace pentru cămine de inspecție.
	700 „	grătare Geiger.
	2.000 „	piese de vizitare de 200 m/m.
	20 „	„ „ „ „ 300 m/m.
	2.000 „	capace pentru cămine.
	200 „	tampoane pentru capace.
	2.300 „	capace pentru robineți de concesie.
	200 „	„ „ guri de apă 70 m/m.
	300 „	„ „ vane.
	2.000 „	clopote pentru protecția robineților de concesie.
	50 „	„ „ „ vanelor 150-300
	200 „	„ „ „ „ 100 m/m.
	3.000 „	tuburi de apărare 52 m/m diametru 1 m. lungime.
	100 „	„ „ „ 52 m/m diametru 0.50 m. lungime.
Lot. V	20 „	B. 100/ 50 m/m diamentru.
	10 „	B. 150/ 50 „ „
	100 „	B. 100/100 „ „
	20 „	B. 200/ 70 „ „
	30 „	B. 200/100 „ „
	10 „	C. 100/100 „ „
	20 „	C. 100/100 „ „
	50 „	C. 200/200 „ „
	5 „	E. 80 „ „
	20 „	F. 200 „ „
	20 „	J. 100 „ „
	5 „	U. 60 „ „
	30 „	U. 70 „ „
	200 „	U. 100 „ „
	150 „	U. 200 „ „

Garanția provizorie de 5%, va fi depusă în recipisa Casei de depuneri, sau pentru numerar în recipisa Casieriei U. C. B.

Caetele de sarcini, schițele, precum și orice lămuriri se vor lua dela Economat, în fiecare zi dela orele 11-13.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din Ţară

URARI AUGUSTELOR NOŞTRI PROTECTORI

Cu prilejul zilei naşterii M. S. Regina Maria a României, L. N. R. a transmis următoarea telegramă :

MAJESTĂŢEI SALE REGINA MARIA
Cotroceni

Membrii Ligei Navale Române asigură, prin mine, întregul devotament Ocrotitoarei Ligei dela întemeere, urând Majestăţei Voastre ani lungi de viaţă fericită.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Contra Amiral (r) COANDĂ I.

La care M. Sa a binevoit să răspundă :

DOMNULUI AMIRAL COANDĂ
Vice-Preşedintele Ligei Navale Române

Vă mulţumesc din inimă pentru frumoasele urări.

REGINA MARIA

Cu prilejul înălţărei la gradul de Sublocotenent a Măriei Sale Marelui Voevod Mihai şi a zilei Sale onomastice s'au expediat următoarele telegrame :

MĂRIEI SALE MIHAI
Mare Voevod de Alba Iulia

Membrii Ligei Navale Române, prin mine, urează Măriei Tale ca, cu, spada ce o încingi astăzi să fi pururea învingător atât în timp de pace, cât şi în războiu, urând Măriei Tale viaţă lungă pentru desăvârşirea operei glorioasei noastre Dinastii.

Să trăeşti Măria Ta. Să trăiască Majestatea Sa Regele.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Contra Amiral (r) COANDĂ I.

Membrii Ligei Navale Române, prin mine, felicită respectuos pe Măria Ta, cu prilejul zilei onomastice, urându-vă ani mulţi cu sănătate.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Contra Amiral (r) COANDĂ I.

La care s'a primit următorul răspuns :

DOMNULUI CONTR'AMIRAL COANDĂ
Vice-Preşedintele Ligei Navale Române
Bucureşti

DIN INALT ORDIN,

Am onoare a vă transmite Inalte mulţumiri Dvs. şi membrilor Ligei Navale, pentru bunele urări exprimate Măriei Sale Marelui Voevod de Alba Iulia.

Directorul Şcoalei M. S. Marelui Voevod.
Comandor P. FUNDĂŢEANU,
Adjutant al M. S. Regelui

ŞEDINŢA CONSILIULUI DE DIRECŢIE DIN 4 NOEMBRIE 1937

Prezidează d. Amiral Coandă.

Prezenţi

Se intră în ordinea de zi, după ce s'a citit şi aprobat Procesul-Verbal No. 21.

D. *Amiral Coandă* îşi exprimă părerea de rău pentru retragerea prea timpurie a d-lui Vice Amiral Bălănescu din Comandamentul Marinei Regale. Reaminteşte neuitatele clipe când, d. V. Amiral Bălănescu a venit în casa D-sale pentru a pune temelia Ligei Navale Române şi nepreţuitul sprijin care l'a dat dela întemeere în toate posturile înalte pe care le-a deţinut. Propune şi consiliul aprobă cu aclamaţii ca să fie cooptat ca membru atât în Consiliul de Direcţie, cât şi în Comitetul Central, pentruca Liga Navală să nu fie lipsită de luminile D-sale.

„Te rog să crezi, — spune d. Preşedinte, — în sinceritatea sentimentelor tuturor cari te-au cunoscut, admiraţia pentru felul cum ai condus marina şi sprijinit Liga. Anticipez că la prima adunare să fii cel care să conducă destinele Ligei".

D. *Vice Amiral Bălănescu* mişcat de amintirile evocate, mulţumeşte pentru sentimentele membrilor din Comitet şi exprimă regretul că nu a putut da tot sprijinul meritat de Ligă. Va fi fericit şi onorat să continue munca sub şefia d-lui Amiral Coandă, colaborând ca simplu soldat, în acţiunea Ligei.

„Când am plecat, — spune d. V. Amiral Bălănescu, — am aflat că Ministerul Aerului şi Marinei a comandat nava-şcoală *„Mircea"* care va fi creatoarea generaţiilor de mâine, fiindcă trebue să mărturisesc că de când nu s'a mai navigat cu „Mircea", adevărata şi desăvârşita educaţie marinărească s'a întrerupt".

Pentru viitor, ori care ar fi poziţia D-sale în Ligă, îşi va face datoria, ajutând-o în propagandă prin conferinţe, pentru a o vedea o asociaţie viabilă. M. A. M. a promis o subvenţie anuală de un milion, pentrucă fără fonduri nu se poate face o propagandă serioasă.

D. *Amiral Coandă* felicită pe D. Amiral Bărbuneanu, noul comandant al marinei, care conform art. 27 din statute e proclamat Vice-Preşedinte de drept.

D. *Amiral Bărbuneanu* mulţumeşte, arătând că va face tot ce-i posibil spre a sprijini Liga.

D. *Amiral Coandă* adresează cuvinte de mulţumire D-lor Ingineri Insp. G-ral Vardala şi Mihalopol, cari cu toate ocupaţiunile nu au lipsit niciodată dela şedinţe.

D. *Ing. Vardala* mulţumeşte în numele d-sale şi al D-lui Ing. Mihalopol ,arătând că încă din tinereţe amândoi au fost strâns legaţi de marină.

CALENDARE. Consiliul aprobă comandarea calendarelor la tipografia Antonescu.

SUBSCRIPŢIA „MIRCEA". D. Secretar General arată care e situaţia subscripţiei, relevând importanta donaţie, în valoare de 250.000 lei a D-lui Fournarache. Consiliul aprobă să i se aducă mulţumiri speciale.

D. *General Negreanu şi Comandor Fundăţeanu* propun şi consiliul aprobă să se intervină la On. Minister al Apărării Naţionale ca să se admită trimiterea de liste la unităţile cari încă nu au subscris.

Pentru a se mări fondul deja adunat consiliul aprobă să se intervină la Min. Muncii ca termenul de închidere al subscripţiei să fie amânat până la 15 Decembrie 1938.

D. *Amiral Coandă* reaminteşte legământul pe care l-a făcut faţă de M. S. Regele, de a ne robi până ce vom vedea noua navă-şcoală a Marinei Regale.

CETATEA ALBĂ. — Se aprobă cooptarea Domnului Petre Galaction, Preşed. Secţ. II Trib. Cet. Albă, în comitet.

SULINA. — Se aprobă ca din excedent să se acopere cheltuelile de construire a unei bărci.

FILMUL. Se aprobă convenţia cu D-l Negoescu pentru proectarea filmului „Chemarea Mării" în toată ţara.

CHIŞINĂU. — Consiliul ia act cu vie satisfacţie de rezultatul obţinut de D-l General Georgescu-Pion din Chişinău, care din serbări adhoc, a adunat suma de 33.273 Lei şi aprobă înfiinţarea unei secţii a L. N. R. în acel oraş.

PROPAGANDA. — D. *Vice Amiral Bălănescu* face cunoscut că va conferenţia la Giurgiu la 9 Noembrie şi la Ateneul Român la 20 Februarie.

D. *General Negreanu* propune să se ţină în Bucureşti un ciclu de conferinţe.

D. *Comandor Fundăţeanu* după ce omagiază munca D-lor Vice Amiral Bălănescu şi Insp. General Vardala, atât în posturile de încredere pe care le-au deţinut, cât şi ca nelipsiţi membri ai comitetului, arată că la adunarea generală, când ne vom prezenta membrilor, se va vedea că nu am progresat cu nimic, numărul lor menţinându-se. Propune ca chestiunea propagandei să facă obiectul unei şedinţe speciale. Nu ne vine nimeni în ajutor fiindcă Liga nu oferă nimic. Trebue să intervenim energic la forurile superioare pentru a ne sprijini în opera naţională ce o întreprindem.

Se hotărăşte ca Joi să se întrunească un comitet restrâns compus din D. Vice Amiral Bălănescu, General Negreanu, Comandor Nedelcu şi Comandor Fundăţeanu care să studieze şi să prezinte comitetului central care se va convoca Sâmbătă 13/XI, un program de lucru.

D. *Vice Amiral Bălănescu* mulţumeşte D-lui Comandor Fundăţeanu pentru cuvintele de laudă aduse, mai ales că Domnia Sa cunoaşte ce a făcut. Nu înţelege a-şi consacra energia mai bine decât să lupte pentru interesele Ligii, până la ultima suflare. Să nu ne bizuim decât pe noi.

D. *Comandor Fundăţeanu* propune ca M. A. N. care are printre altele îndatorirea de a crea o politică navală care nu poate fi înţeleasă şi sprijinită decât printr'o propagandă în interesul marilor înfăptuiri ce şi le-a propus M. A. M., are menirea să sprijine Liga Navală.

D. *Amiral Coandă* arată emoţia de care e cuprins ori de câte ori recitеşte ceeace M. Sa a binevoit să scrie în numărul festiv.

D. *Ing. Insp. General Vardala* mulţumeşte deasemenea D-lui Comandor Fundăţeanu.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei. şedinţa se ridică, după ce D-l Preşedinte mulţumeşte membrilor.

ŞEDINŢA CONSILIULUI DE DIRECŢIE DIN 13 NOEMBRIE 1937

Prezidează D-l Amiral Coandă.

Prezenţi: d. Av. Ardeleanu, D. Amiral Bălănescu, Bucuţă Emanoil, Apostol Culea, Comandor Fundăţeanu, Ing. Iliescu Brânceni, Comodor Gheorghiu, secretar al M. A. M. Col. Giuşcă, Ing. Georgescu, N. Georgescu, Profesor G. Mugur, Comandor Nedelcu, Comandor Papadat, Col. Sâmboteanu, Dan Sărăţeanu, Preşedintele Secţiei Galaţi, C-dor Sion, Ing. Vardala, General Negreanu.

S'au scuzat D. Amiral Bărbuneanu şi V. Amiral Gavrilescu.

D. *Amiral Coandă,* dă citire aprobării M. S. Regelui prin care D. V. Amiral Bălănescu este confirmat Vice-Preşedinte de onoare al Ligii Navale, ca răsplată a rodnicei şi devotatei sale activităţi atât pentru Marina Regală cât şi pentru L. N. R.

D. *Vice Amiral Bălănescu,* mulţumeşte pentru această onoare şi declară că va lucra ca şi în trecut.

D. *Amiral Coandă,* comunică din partea D-lui Moruzov că a colectat 100.000 lei pentru nava şcoală Mircea. Comitetul de direcţie a fost de părere ca subscripţia să se prelungească cu un an şi comitetul aprobă această propunere. Dacă numărul membrilor a rămas tot 5.000, cel puţin să reuşim a dărui nava-şcoală, singura pe care se poate face adevărata şcoală marinărească.

D. *Ing. Iliescu Brânceni,* spune că trebue să facem cele mai mari sforţări ca să mărim numărul membrilor.

D. *Avocat Ardeleanu,* arată că ar trebui astfel procedat ca toţi să se simtă mândrii că fac parte din Ligă.

D. *Comandor Fundăţeanu,* explică motivul pentru care a insistat ca Liga să fie susţinută de M. A. N. In afară de Mircea şi revistă ce s'ar putea face pentru a spori numărul membrilor? Având în vedere spiritul poporului nostru care nu mişcă decât sub presiunea autorităţii, M. A. M. care are cuvântul în politica navală a ţării, e dator a susţine Liga, ca Intervenind pe lângă Consiliul de Miniştri, să oblige cetăţenii începând cu funcţionarii ca să devină membri ai L. N. aşa cum este în Polonia. Se vor ridica critici, dar pe de o parte obolul e mic, pe de alta se merge la o operă naţională. De aceia insistă ca memoriul care va fi înaintat M. A. M. să fie împărtăşit de acesta în Consiliul de Miniştri altfel suntem condamnaţi să rămânem tot cu 4000 membri în timp ce Bulgaria are 10.000, Jugoslavia peste 200.000 şi Polonia a trecut de un milion.

D. *Ing. Iliescu Brânceni,* spune că ar fi o contabilitate prea greoaie ca Liga să ţină evidenţa tuturor funcţionarilor.

D. *Comandor Fundăţeanu,* adaogă că totul e să sgândărim autorităţile.

D. *Dan Sărăţeanu,* mulţumind că a fost convocat, arată că la Galaţi, unde D-sa e preşedintele secţiei, a constatat că la noi nimic nu merge fără intervenţia autorităţii. Trebue în acelaş timp creiate avantaje membrilor.

Cea mai frumoasă podoabă în casa membrilor L. N. R. a prietenilor lor şi a tuturor iubitorilor mării şi Ligei e

!

CALENDARUL

pe 1938, cu o splendidă acuarelă a pictorului

D. STIUBEI

reprezentând bricul Mircea cu vânt bun.

Se găseşte de vânzare cu 30 lei la centrală, secţii şi căpitănii de porturi

D. *Vice Amiral Bălănescu* dă citire proectului de memoriu în care după ce arată care e numărul membrilor în Ligile Polone, Jugoslave şi Bulgare, unde statul a susţinut aceste asociaţiuni, propune următoarele soluţiuni:

1. Obligativitatea ca toţi funcţionarii statului să fie înscrişi în Ligă, cu o cotizaţie minimă de 5 şi 10 lei pe lună.
2. Crearea unui timbru aplicabil numai la actele ce se încheie în porturi şi vămi.
3. Să se acorde o cotă din fondul aviaţiei.
4. O subvenţie din partea M. A. M. de 10 milioane.

D. *Comodor Gheorghiu,* secretar general al M. A. M., rezumând cele expuse în memoriu, spune că în definitiv, pentru a se intensifica activitatea, are nevoe de fonduri; M. A. M. dându-şi seama de această necesitate şi marele rol al L. N. R. s'a gândit şi a găsit so-

luţia, care crede că va satisface aceste deziderate de ordin naţional. In primul rând se va rezolvi chestiunea localului, Liga urmând a fi găzduită în Cetatea Aerului şi Marinei.

Nu crede că timbrul va fi primit cu sorţi de isbândă.

D. *Comandor Fundăţeanu,* arată că timbrul propus are un caracter local.

D. *General Negreanu,* găseşte că propunerile din memoriu sunt reale şi realizabile şi e de părere ca el să fie citit în Adunarea Generală.

D. *Amiral Coandă,* mulţumeşte d-lui Secretar General al M. A. M. pentru asigurările făcute, cari asigură reuşita strădaniilor Ligei.

D. *Comodor Gheorghiu,* arată că şi aceste probleme ca şi altele, când s'a vrut s'au găsit mijloacele. Ministerul Aerului şi Marinei e obligat să susţină acţiunea tuturor asociaţiunilor de propagandă navală şi aeriană. Memoriul va fi luat de bază, iar rezultatele se vor vedea cât de curând.

D. *Comandor Fundăţeanu,* mulţumeşte d-lui Secretar General, care ne-a onorat cu prezenţa, rămâne doar ca memoriului să i se dea forma definitivă, ca pe urmă o delegaţie să-l prezinte Domnului Ministru.

D. *Amiral Coandă,* spune ca să nu se uite că d. Ministru este fiu de Amiral şi face parte din Comitet, iar Preşedintele Ligii, Şeful nostru, este chiar M. S. Regele.

OFERTA D-LUI BARITON LUPESCU, fost elev pe „Mircea", de a da un concert la Ateneu, sub auspiciile Ligei şi Inaltul patronaj al M. S. Regelui, se aprobă cu unanimitate şi mulţumiri.

CONFERINŢE. — Se propune ţinerea unui ciclu de conferinţe în Capitală şi provincie, în care să fie desvoltate chestiunile marinăreşti din punct de vedere istoric, geografic, drept, literar, etc. Se aprobă, rămânând ca o comisie restrânsă să le organizeze.

PROPAGANDA NAUTICĂ. — D. Comandor Negulescu lămureşte că s'a propus convocarea delegaţilor Ministerului Ed, Naţionale, Străjerilor şi Premilitarilor, Federaţiilor de înnot şi canotaj, pentru ca să se poată pune în practică decizia Ministerului Ed. Naţionale încă de acum patru ani, pentru formarea de nuclee şcolare ale L. N. R. şi obligativitatea înnotului.

D. *Vice Amiral Bălănescu,* arată că nu se poate concepe marinari cari să aibă frică de apă. Innotul pe lângă efectele de ordin fiziologic şi psihologic, desvoltă şi dragostea de apă de care mulţi se tem.

D. *Comandor Fundăţeanu,* spune că tot numai cu fonduri se pot înfiinţa, ca aiurea, bazinuri de înnot. In Federaţia de Canotaj pe care o prezidează impune condiţia ca membri să ştie să înnoate.

D. *Comandor Nedelcu,* e de părere că atunci când Liga va avea fondurile promise de M. A. M., să nu se mulţumească a le depune, ci să le folosească în construcţii de bazine şi bărci, ca apa să se devie o atracţie în special pentru tineret.

D. *Ing. Iliescu Brânceni,* propune ca Liga să dea o primă pentru toţi cari îşi construesc un anumit tip de bărci.

Comitetul aprobă să se facă convocarea propusă.

D. *Vice Amiral Bălănescu,* insistă asupra unei dorinţi a regretatului Jean Bart ca să se detaşeze un ofiţer tânăr, cu stagiul făcut, pentru a se forma la Ligă.

D. *Comodor Gheorghiu,* promite că va da un ofiţer şi un funcţionar civil permanent.

AGAPA. — D. *Comandor Fundăţeanu,* propune să se reînceapă agapele colegiale înaugurate de Jean Bart, — cel mai sigur mijloc de întreţinere a bunelor relaţii de *prietenie.* Comitetul aprobă.

D. *Amiral Coandă,* propune şi membri prezenţi ai Comitetului sunt de acord, a se lua o masă colegială de câţi mai mulţi membri ai Ligei, în care scop se va face invitaţiile la timp, când se va hotărî ziua şi localul.

Cu acestea, şedinţa se ridică la ora 19.

ACTIVITATEA SECŢIEI CETATEA-ALBA

Aruncând o privire retrospectivă asupra celui de al doilea an de existenţă al Ligei Navale Române, secţia Cetatea-Albă, putem constata că în anul 1936, secţia a luat o desvoltare foarte mare, făcând progrese mai mult decât satisfăcătoare.

Comitetul de conducere, rămânând acelaş, s'a făcut două cooptări preţioase, astfel că compunerea lui este următoarea:

Preşedinte: D-l Calust Asvadurov.

Vice Preşedinte: D-l Gabriel Bărgăuanu.

Casier-contabil: D-l Leonid Maximov.

Secretar General: D-l Constantin Ungureanu.

Membrii D-nii: C-dor Alexandru Ballas, Maior de Gr. Marta Mihail, Lt. de Marină Muşat Ion, Mihail Rutta, Mihail Melnicov, ajutor secretar, Lev Steinberg.

Com. Cenzorilor D-nii: Nas. Ghenzul, Nicolai Paruta.

Anul 1936, a fost un an de propăşire pe toate tărâmurile, atât din punct de vedere al propagandei, cât şi din punct de vedere material.

PROPAGANDA. — Propaganda desfăşurată precum şi realizările înfăptuite, au atras un număr de membri, astfel că dezideratul exprimat de Comisia Cenzorilor în darea de seamă asupra anului 1935, că să se mărească numărul membrilor, s'a înfăptuit în cea mai mare măsură, numărul membrilor crescând dela 47 la 138, adică aproape triplu.

Secţia C.-Albă, punându-şi principiul de bază strângerea fondurilor nu pentru a avea un capital mort şi pentru întrebuinţarea în scop de a da posibilitatea membrilor să aibă putinţa să se desvolte din punct de vedere al formării spiritului mărinăresc, a cheltuit toţi banii cu propaganda ideii Ligii Navale şi cu construirea ambarcaţiunilor necesare, pe cât era cu putinţă, şi astfel secţia s'a îmbogăţit cu două cutere cu vele, cu cari s'a făcut o călătorie pe mare până la Constanţa împreună cu celelalte 4 cutere, proprietatea particulară a membrilor secţiei.

Croisiera la Constanţa a fost remarcată de toată lumea sportivă din România, iar articole, în care a fost descrisă această îndrăzneaţă călătorie, apărute în gazeta locală, în gazete din Capitală şi în revista „Marea Noastră", citite de populaţia locală a contribuit în cea mai mare măsură la recrutarea amatorilor al nobilului sport pe apă printre membrii secţiei L. N. R. din C.-Albă.

Ca şi în anul 1935, cu scopul de propagandă, s'au dat în gazeta locală şi în ele mai multe articole, despre viaţa şi activitatea secţiei, arătându-se scopul frumos la care tinde L. N. R.

Balul secţiei din 14 Martie 1936, care se face în scop de propagandă şi pentru majorarea fondurilor, devenind o atracţie a balurilor de sezon, fiind consfinţit ca o tradiţie, a avut ca şi în precedent un succes foarte mare, aducând un public numeros şi select.

Deasemenea cu scopul de propagandă, s'a sărbătorit într'o atmosferă cordială ziua apei din 30 Iunie, la care au participat toate oficialităţile şi notabilii oraşului şi un public numeros, când au fost botezate cuterile cu vele, proprietatea Ligei, secţia C.-Albă, dându-li-se numele „Nimfa" şi „Naiada".

La 13 Septembrie, au fost organizate regate, cari au constituit un eveniment sportiv important, atrăgând populaţia oraşului în număr mare.

Cuterile au fost puse la dispoziţia publicului toată ziua.

Comisiunea Cenzorilor nu poate trece cu vederea bunăvoinţa arătată de Primăria locală şi în special a D-lui Primar Emanuil Mănescu, căruia îi revin laude speciale, pentru sprijin material foarte mare şi un stimulent moral nepreţuit, făcând ca să păşim în al treilea an de existenţă cu încredere şi speranţa, că toate dezideratele ce sunt înscrise în programul nostru de activitate îl vom putea realiza.

Comisiunea Cenzorilor propune de a mulţumi în mod special D-lui Primar Emanuil Mănescu şi pe ceilalţi conducători ai Primăriei.

Comisiunea Cenzorilor constată cu adâncă mulţumire, că activitatea desfăşurată de comitetul L. N. R. C.-Albă, merită cele mai mari laude şi oferă Adunărei Generale, să aducă pe această cale mulţumiri întregului Comitet, în frunte cu D-nii preşedinte şi Vice-Preşedinte, cari prin energica şi priceputa conducere au ştiut să ridice prestigiul L. N. R. la cel mai înalt grad, făcând din secţia C.-Albă, a doua secţie pe ţară după Constanţa din punct de vedere al activităţei marinăreşti.

Comisiunea Cenzorilor constată deasemenea că munca depusă de d-nii Secretar General şi Casier-contabil merită o mulţumire specială şi propune Adunărei Generale să mulţumească pe aceştia.

Comisiunea cenzorilor găseşte că la buna reuşită a balului şi serbărilor a contribuit în măsură foarte mare Comitetul Doamnelor, pentru care găseşte necesar să-i mulţumească şi a ruga pe Doamnele din Comitet ca şi în anul 1937 să se afirme tot aşa de bine, dând ajutorul lor nepreţuit, pentru desvoltarea L. N. R. secţia C.-Albă.

Verificând gestiunea financiară, Comisiunea Cenzorilor constată că partea contabilicească se găseşte în cea mai perfectă ordine şi propune a aproba gestiunea financiară şi a da descărcare Comitetului pentru gestiunea financiară pe anul 1936.

Având în vedere activitatea desfăşurată şi cheltuelile de construcţii foarte mari, Comitetul a fost nevoit să întrebuinţeze şi fonduri de rezervă, atât pe anul 1935 cât şi din anul 1936, pentru care s'a obţinut aprobarea specială dela Centru, aşa că păşind în al treilea an de existenţă, secţia C.-Albă nu are în casă nici un sold numerar.

Comisiunea Cenzorilor aduce la cunoştinţa Adunărei Generale, că graţie acestei activităţi intense realizările bugetare au întrecut prevederile mai mult decât de două ori. Prevederile au fost de 42.000 lei, iar realizările de 91.339 lei 50 bani.

Comisiunea Cenzorilor exprimă dezideratul în sensul că în anul 1937 să se facă două lucruri şi anume:

a) să se construiasccă o balenieră, necesară pentru formarea tineretului marinăresc sportiv în cadrul echipajului şi

b) să se repare clădirea ruinată de pe malul limanului lângă sediul secţiei, formându-se acolo „Casa Ligei Navale Române Secţia Cetatea-Albă".

Concursul de yole al oraşului Bucureşti

Duminică 17 Oct. ora 10,30 s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău concursul de yole olimpice pentru campionatul Bucureştilor.

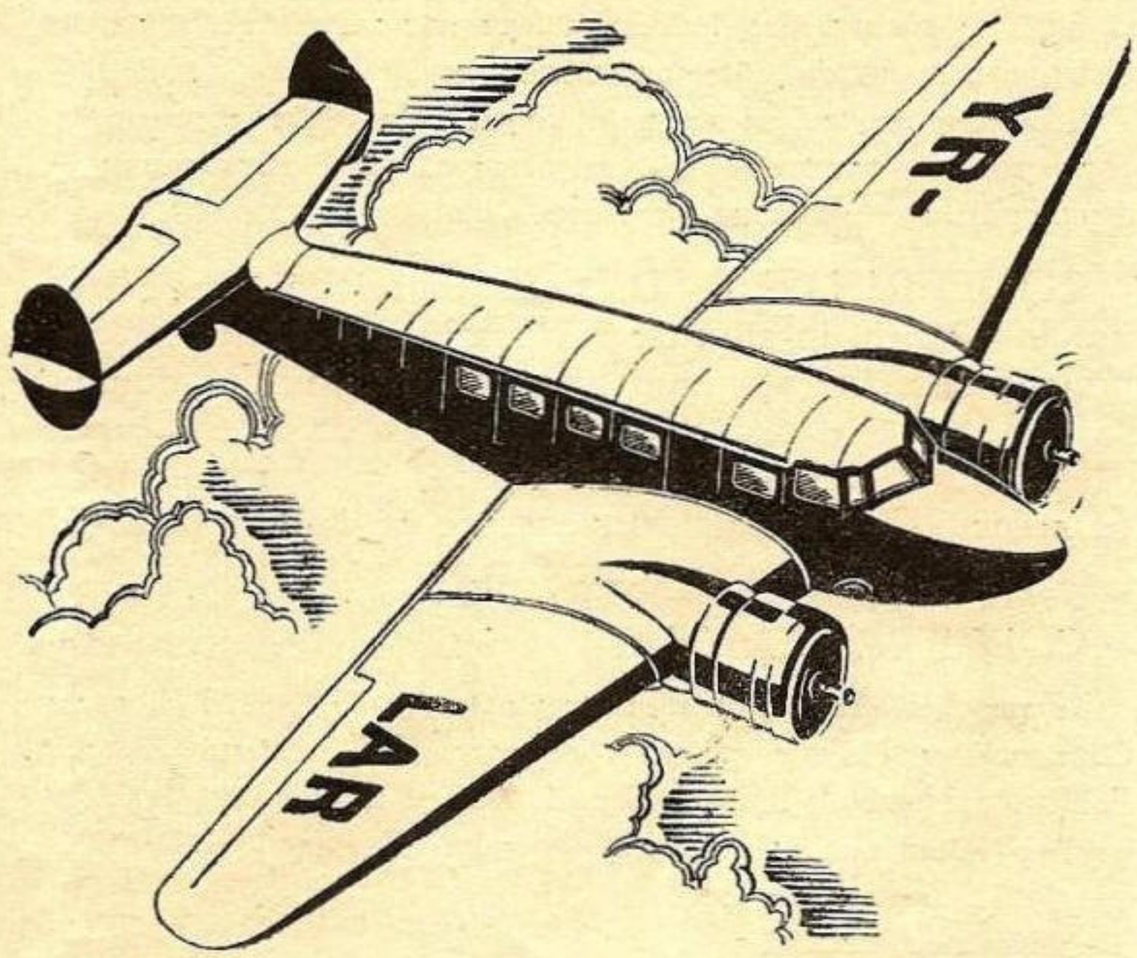
Favorizat de o vreme frumoasă şi de un vânt care deşi variabil ca tărie şi direcţie, a permis viteze bunicele, — campionatul s'a desfăşurat ordonat şi normal, marcând o vădită superioritate asupra organizării concursurilor de vâsle care au avut loc în aceiaş zi la Herăstrău.

Conducerea a avut-o d-l R. Furnarache, pasionat yachtman şi Secretar general al Y. C. R. R.

La start, în faţa arbitrului cursei, D-l Căpitan Martac Al. s'au aliniat unsprezece vele, strălucitor de albe în bătaia soarelui de toamnă. Asociaţiile *Yacht Club Bucureşti, Metropola, Dor de Ducă, Yacht Club Regal Român* şi *Marina-Constanţa,* (admis în mod excepţional la acest concurs al Bucureştilor) au luat parte cu un număr variabil de ambarcaţiuni.

Parcursul în triunghi, a fost acoperit de concurenţi într'un timp destul de scurt, iar sosirea a fost pentru primii trei clasaţi în ordinea :

1. D-l Popper, Y. C. B.
2. Căpitan Mocanu Gh., Marina-Constanţa.
3. D-l Simionescu-Râmniceanu, Y. C. B.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI

ÎNTR'O ORĂ — LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE — LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE — LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului grație radioului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul românesc

ares

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Pe cluburi, clasamentul a fost următorul:

1. Y. C. B.
2. Marina-Constanţa.
3. Metropola.

Aceste manifestaţiuni din ce în ce mai gustate de public, datorită unui grup de oameni inimoşi sub conducerea D-lui Comandor Adjutant Fundăţeanu Preda, preşedintele F. R. S. N., ar fi dorit să aibă loc cât mai des, indiferent dacă este vorba de disputat un trofeu, sau numai de arătat un spectacol.

Indemnăm publicul să asiste la Regatele de pânze, pentru a recompensa pe organizatori, şi-l asigurăm că va fi recompensat pe deplin prin aceste minunate reprezentaţiuni.

CONFERINŢE. — D. Vice Amiral Bălănescu a ţinut la Giurgiu în ziua de 9 Noembrie o conferinţă de propagandă, în faţa unui numeros public. Tot domnia sa va vorbi la Ateneul Român în seara de 20 Februarie FILM DE PROPAGANDĂ. Filmul „Chemarea Mării", cu scene de pe bricul „Mircea", de pe noua şcoală englez şi din marina germană a început a fi rulat.

COPERTA NOSTRĂ.

Şalupa *„Albatros"* a fost comandată de M. A. M. Direcţia Construcţiilor Navale pentru Salvamar, la Şantierul *„August Pahl"* din Hamburg-Finkerweder în 1936 şi recepţionată la 7 Iulie 1937, fiind adusă la bordul vaporului „Derindje" şi lăsată la apă la 18 Septembrie 1937.

Lungimea maximă	16,17 m.
Lungimea între perpendiculare	15,00 „
Lăţimea în afara coastelor	4,20 „
Înălţimea la mijloc	2,20 „
Săgeata curbei la provă	0,80 „
Săgeata curbei la pupă	0,30 „
Pescaj maxim	1,25 „
Viteza maximă cca.	10,5 noduri
Deplasament	36 tone
2 motoare M. V. M.	90 H. P.

RECTIFICARE. — Domna Maria Constanţiu, cu modestia caracteristică marinarilor, ne roagă a arăta că nu are brevetul de căpitan de lungă cursă (deşi posedă cunoştinţele N. R.), nefiind admisă la examen lipsindu-i actul doveditor că a făcut „serviciul militar" şi că pe s/s „Inginer Vlasopol" a îndeplinit doar funcţia de ofiţer.

Facem cuvenita rectificare la cele publicate în numărul trecut, care însă nu scade prin nimic meritele doamnei Constanţiu, încununate cu medaliarea de către M. S. Regele.

Se pune întrebarea dacă Inspectoratul General al Porturilor nu ar putea găsi formula ca şi marinăresele să se poată prezenta la examenul de brevet de ofiţeri şi căpitani maritim şi fluvial, intervenind la Insp. Cercului de Recrutare ca acesta să dea certificare de scutire .

REZULTATELE EXAMENELOR DE BREVET

1) *Căpitan de lungă Cursă:*
Drimla Gheorghe; Popescu Petre; Nedelcu Dan.
2) *Ofiţeri de Bord Cl. I:*
Mincu Emil; Stănculescu Ştefan.
3) *Ofiţeri de Bord Cl. II:*
Cocoş Nicolae.
4) *Ofiţeri Provizorii:*
Boveanu Ioan; Alexandrescu Vasile; Popescu Mircea; Savin Antohi; Mitulescu Florian; Olănescu Vintilă; Mircea Nicolau.
5) *Radio-Telegrafişti Cl. II:*
Dumitru D. Dumitru; Plohi Constantin.
6) *Mecanici Principali:*
Frederic Gido.
7) *Mecanici Auxiliari:*
Hagi Gh. Nicolae; Fudulu Nicolae; Munteanu Ioan; Negoiţă Gheorghe; Budescu Alexandru.
8) *Sub Mecanici:*
Dane M. Gheorghe; Petrescu D-tru; Popescu Gheorghe; Şovăilescu Vasile; Panaitescu Anton; Damian C-tin; Sava Alexandru.
9) *Piloţi de Port de Mare:*
Trişcu Alexandru.

Din Străinătate

ANGLIA

Vedete-torpiloare rapide.

In prezent flota engleză are 23 vedete torpiloare abia intrate în serviciu. Aceste vedete au următoarele caracteristici.: deplasament 15 tone, lungime 18,20 m., lăţime 3,95 m., pescaj 0,76 m., două tuburi lans-torpile de 456 mm. şi o viteză impresionantă de 40 noduri. Fiecare costă numai 23.300 Lire sterline.

Ofiţerii marinei comerciale vor urma de aci înainte nişte cursuri speciale de instruire militară, instituite de Amiralitate în mai multe centre de instrucţie cari vor fi la Londra, Southampton şi alte centre importante. Acolo ofiţerii din marina comercială vor asista la conferinţe şi la demonstraţii executate de ofiţerii din marina militară ,cari le vor arăta principiile generale ale măsurilor pe cari trebue să le ia în caz că sunt atacaţi în largul mării. Aceasta pentru a-i familiariza cu ceeace le-ar incumba în caz de război.

East Fleet.

La Conferinţa imperială s'ar fi hotărît crearea unei flote care să aibă paza drumurilor din Extremul Orient.

Această forţă navală ar avea baza la *Singapore* şi ar fi compusă din 15 chiurasate, 2 escadre de crucişetoare şi 3 flotile de distrugătoare.

Cheltuelile necesitate de această East Fleet se ridică la 12 milioane lire sterline, din care Metropola ar contribui cu 64% iar restul ar cădea în sarcina Dominioanelor.

Guvernul australian a hotărît că construiască 5 distrugătoare cari să înlocuiască pe cele construite în timpul războiului, azi ajunse la limită de vârstă.

Chiurasatul german Friederich der Grosse, de 25.000 tone, înecat la Scapa-Flow împreună cu celelalte nave ale flotei germane chiar de echipajele proprii, a fost scos la suprafaţă de o societate engleză care îl va folosi ca fier vechi.

Ridicarea a fost făcută dela 40 m. pompându-se în epavă aer comprimat în timp ce toate porţile etanşe, capacele şi alte găuri fuseseră bine închise şi astupate de scafandri.

Nu este prima navă care este scoasă în felul acesta la suprafaţă. S'a remarcat că totdeauna navele salvate prin acest procedeu, ies la suprafaţă răsturnate cu fundul în sus.

Premii acordate companiilor de navigaţie. In conformitate cu dispoziţiunile din *British Shipping Assistance Act,* 426 societăţi au primit premii în bani pentru activitatea din timpul anului 1936.

In total s'au distribuit 1.991.015 lire sterline. Majoritatea societăţilor au primit între 1000 şi 5000 lire sterline. 30 au primit între 10.000 şi 70.000 lire.

Cel mai mic premiu — 2 lire sterline — a fost dat Societăţii *Frontier Town Steamship Co. Ltd.*

BULGARIA

Flota comercială bulgară are o unitate nouă, cargobotul *Varna* de 2150 tone.

Nava a fost construită în şantierele *Neptunwerft* din *Rostock* şi face parte dintr'un program naval care prevede construirea a 4 nave de acelaş tip.

FRANŢA

Cea mai nouă dragă franceză este VICTOR - GUILLOUX construită de *Ateliers et Chantiers de Bretagne,* pentru Serviciul de Poduri şi şosele pentru a fi utilizată la estuarul Senei.

Numele este al inginerului care a întocmit planurile de construcţie, (decedat în 1934).

Este o dragă aspiratoare, refulantă şi portantă de 1.000 m. cubi capacitate. Are lungime de 90 m., lăţime 15 m., pescaj de 3,95 m. pentru deplasamentul de 4.082 tone.

Propulsiunea este asigurată prin 2 elici puse în mişcare de 2 grupuri de motoare Diesel în 4 timpi, cu simplu efect şi reversibile, de o putere unitară de 1800 C. V. prin supralimentare.

La 275 rotaţii ale elicilor, viteza este 12,75 noduri.

Debitul dragei în apă liberă este de 1800 litri/secundă. Această dragă poate draga şi în marş lent de 2 noduri într'un curent opus de 5 noduri.

O particularitate demnă de remarcat este că dela comandă se manevrează direct şi motoarele cu nişte volane speciale.

FINLANDA

Vizita flotilei de submarine Weddingen.

La Helsinki, portul-capitală al Finlandei, a sosit în vizită la 6 Aug. flotila de submarine *Weddingen* compusă din 11 submarine din tipul nou de 250 tone şi nava bază *Saar* de 2700 tone.

Această vizită a navelor germane, mai ales pentru faptul că aceste nave sunt submarine şi încă mai ales, pentrucă sunt aşa de multe, a provocat nemulţumiri în U. R. S. S.; ziarul oficios *Isvestia* a comentat această vizită arătând între altele că cu acest prilej navele germane vor face manevre combinate cu cele finlandeze.

Faţă de aceste informaţiuni, a apărut în ziarele finlandeze explicaţiuni cari arătau că această vizită este ceva obişnuit între toate marinele şi că dacă submarinele au venit în aşa mare număr se datoreşte faptului că unităţile submarine se găsesc grupate administrativ în flotile de 12 nave (11 submarine şi o navă bază) iar cât priveşte manevrele combinate, este ceva imposibil de realizat deoarece sistemul de semnalizare nu este acelaş la cele două marine.

GERMANIA

Canalul RUHR-EMDEN.

Au fost terminate studiile referitoare la un canal de 80 km. lat de 40 m. şi adânc de 3,80 m. care va lega provinciile *Ruhr* şi *Emden* dela *Heselte* la *Papenburg*. In lungul său, canalul va întretăia numeroase şosele, pentru cari se vor construi şi 50 poduri. Lucrările vor dura 5 ani şi vor costa 100 milioane mărci.

Gazul aerian, combustibil naval.

In portul *Duisburg* s'a experimentat pentru prima oară întrebuinţarea gazului aerian ca combustibil naval, pe remorcherul „M 211" construit special de casa *Humbol-Deutz*. Gazul carburant este produs din antracit, din cărbuni fosil sărac şi cox, desvoltând o putere de 250 C. V.

Marina comercială suferă de câtva timp de o penurie de marinari şi focari specializaţi.

In 1933 erau prin porturi circa 12.000 marinari fără lucru, dar astăzi situaţia s'a schimbat complet şi problema de a constitui echipaje preocupă foarte serios pe amatori.

Ziarul *Hamburger Nachrichten,* scrie chiar că armatorii s'au simţit obligaţi deseori să complecteze echipajele cu marinari coloniali mai ales la navele cari fac curse în regiunile coloniale.

Această penurie atinge şi navele din Baltica precum şi navele de pescari.

Se pare că soluţia acestei probleme va fi dată de *Tineretul hitlerist,* din mijlocul căruia ar urma să fie aleşi cei apţi pentru marinărie sau pentru navele de pescuit.

ITALIA

Chiurasatul Vittorio-Veneto de 35.000 tone construit la Triest la Cantieri Riuniti dell'Adriatica, a fost lansat la finele lunei Iulie în prezenţa suveranilor Italiei.

Are 4 grupuri de turbine cu angrenaje de 150.000 C. V. cari-i vor da o viteză mai mare ca 30 noduri.

Este foarte bine protejat în sens vertical şi orizontal. Armamentul principal este compus din 9 tunuri de 381 mm. în 3 turele triple dispuse axial. Armamentul secundar cuprinde 12 tunuri de 152 mm. în 6 turele duble, 12 tunuri A. A. de 90 mm., cu tir rapid, şi un mare număr de mitraliere grele.

Va avea la bord 4 hidroavioane.

Fratele acestui chiurasat *Littorio* este în lucru la şantierele Ansaldo din Genova.

Când aceste 2 nave vor intra în serviciu vor fi cele mai puternice *chiurasate* din întreaga lume.

Noul chiurasat francez *Dunkerque,* nu se va putea măsura cu acestea, deoarece şi chiurasa şi artileria sunt mai slabe.

Pachebotul Conte-Rosso de 18.000 tone, construit în 1922 în Anglia la Beerdmore pentru *Lloyd Sabaudo,* a fost renovat de şantierele *Cantieri Riuniti dell'Adriatica.*

A fost înlocuit aparatul motor cu turbine mai puternice care au permis ridicarea puterii dela 17.000 C. V. la 22.000 şi cu o căldare *Loeffler* instalată în locul uneia din cele 8 căldări cilindrice. Viteza a putut fi urcată astfel cu 1,5 noduri.

JAPONIA

Petrolier rapid.

Noul petrolier de 13.500 tone construit în şantierele *Kawasaki* pentru Soc. *Kobe Sanbashi Kabushiki Kaisha,* are motoare Diesel cari-i dau o viteză de 20 noduri.

Avântul construcţiilor navale este considerabil. Asociaţia armatorilor japonezi anunţă că sunt în proect sau în lucru 141 nave mai mari de 1000 tone. Intre acestea 104 nave sunt cargoboate de un tonaj global de 613.400 tone, 20 sunt petroliere totalizând 158.850 tone, 8 sunt nave-uzină şi nave-baleniere cu 69.250 tone şi 9 sunt pacheboate de un tonaj global de 41.700 tone. In total, tonajul în construcţie se ridică foarte aproape de 900.000 tone.

7 mari companii cari au în total un tonaj de 4 milioane, au obţinut aprobarea guvernului să fie cartelate pentru o perioadă de 3 ani cu posibilitatea de prelungire.

NORVEGIA

Petrolier sudat în întregime.

Compania L. G. Braathen din Oslo a comandat şantierelor Kockum Meck. Verk un petrolier de 15.700 tone şi viteză 14 noduri.

Corpul va avea forma *Maier* şi va fi sudat electric în întregime.

Toate suprastructurile vor fi profilate (forme aerodinamice).

Propulsiunea va fi dată de motoare Diesel Kockum M. A. N. cu 8 cilindri şi 7000 C .V.; cilindrele vor avea diametrul de 500 mm. şi cursa de 1100 mm.

Acest vapor va fi terminat în Ianuarie 1940.

OLANDA

Băncile olandeze sprijină pe armatorii germani.

Un grup de 5 bănci olandeze de credit ipotecar lucrează foarte mult cu armatorii germani. Guvernul dela Berlin este foarte mulţumit de această soluţie găsită de armatorii germani deoarece în felul acesta guvernul scapă de anumite griji financiare în ceeace priveşte navigaţia.

Sporirea puterei navale.

Conjunctura actuală a făcut ca şi ţările mai mici să se ocupe de înarmarea navală.

Astfel Marina Olandeză construeşte 4 submarine-crucişetoare. Din acestea, două sunt în lucru la şantierul naval din Rotterdam şi două vor fi construite la Flessingen.

Nava mixtă Tegelberg, de 11800 tone a fost lansată la Amsterdam. Are lungime 161,55 m., lăţime 21,95 m., pescaj 9,18 m. Pentru pasageri are locuri de cl. I, 78 şi 82 locuri de pasageri indigeni.

Se speră că va avea o viteză mare, în acest scop nava are 3 elici mişcate de motoare Diesel cari desvoltă 3600 C. V. pe oră.

POLONIA

■ *Noui construcţiuni navale* în valoare de 70 milioane franci vor fi executate în şantierele belgiene.

■ *Distrugătorul Grom,* construit în Anglia în şantierele J. Samuel White & Co. Ltd. a fost livrat Marinei poloneze. Al doilea distrugător din această serie, *Blys Kawica* de abia a fost lansat de pe cală în toamna anului 1936 şi se află în prezent în curs de terminare.

Aceste distrugătoare se clasează printre cele mai puternice nave din acest tip, având 2011 tone deplasament, 114 m. lungime, 11,30 m. lărgime. Corpul este lucrat în întregime din oţel galvanizat de calitate specială.

Dela etravă la etambou, este compartimentat foarte judicios.

Etrava este mult întărită pentru a rezista la înaintarea prin gheţurile Mării Baltice.

Armamentul cuprinde 7 tunuri de 120 mm., 4 tunuri de 75 mm. A. A. şi 6 tuburi lanso-torpile de 533 mm.

Artileria principală este repartizată egal spre prova şi spre pupa.

Există deasemeni şi instalaţii pentru lansarea de mine.

Instalaţia de conducere a tirului (Fire-director) a fost *studiată, construită* şi *instalată în Polonia (!)*

Aparatul motor e compus din 2 grupuri de turbine Parsons cu reductor.

Turbina de înaltă presiune este de tipul mixt cu acţiune şi reacţiune, iar turbina de joasă presiune este de tipul cu reacţiune cu dublu flux. Turbinele pentru marşul înapoi sunt încorporate în corpul de joasă presiune.

Vaporii sunt daţi de căldări cari au 3 colectoare prevăzute cu supraîncălzitoare.

O caldarină White Forster, auxiliară, dă vaporii necesari pentru vinciul ancorei şi cabestane-vinciuri.

Centrala electrică este de tipul mixt cu turbo-dinam şi grupuri electrogene Diesel.

Viteza de 36 noduri, prevăzută în contract a fost depăşită.

PORTUGALIA

■ *Escale aviatice în Azore.*

Guvernul a acordat prin contract companiilor *Imperial Airways* şi *Pan American Airways,* dreptul de a stabili o linie aeriană transatlantică pentru transportul de pasageri, mărfuri şi poştă din *Portugalia* cu escală în *insulele Azore.*

Aceste drepturi acordate nu constitue un monopol; orice altă companie de navigaţie aeriană poate trata şi obţine dreptul de a face escală.

■ *Perfecţionarea torpilelor.*

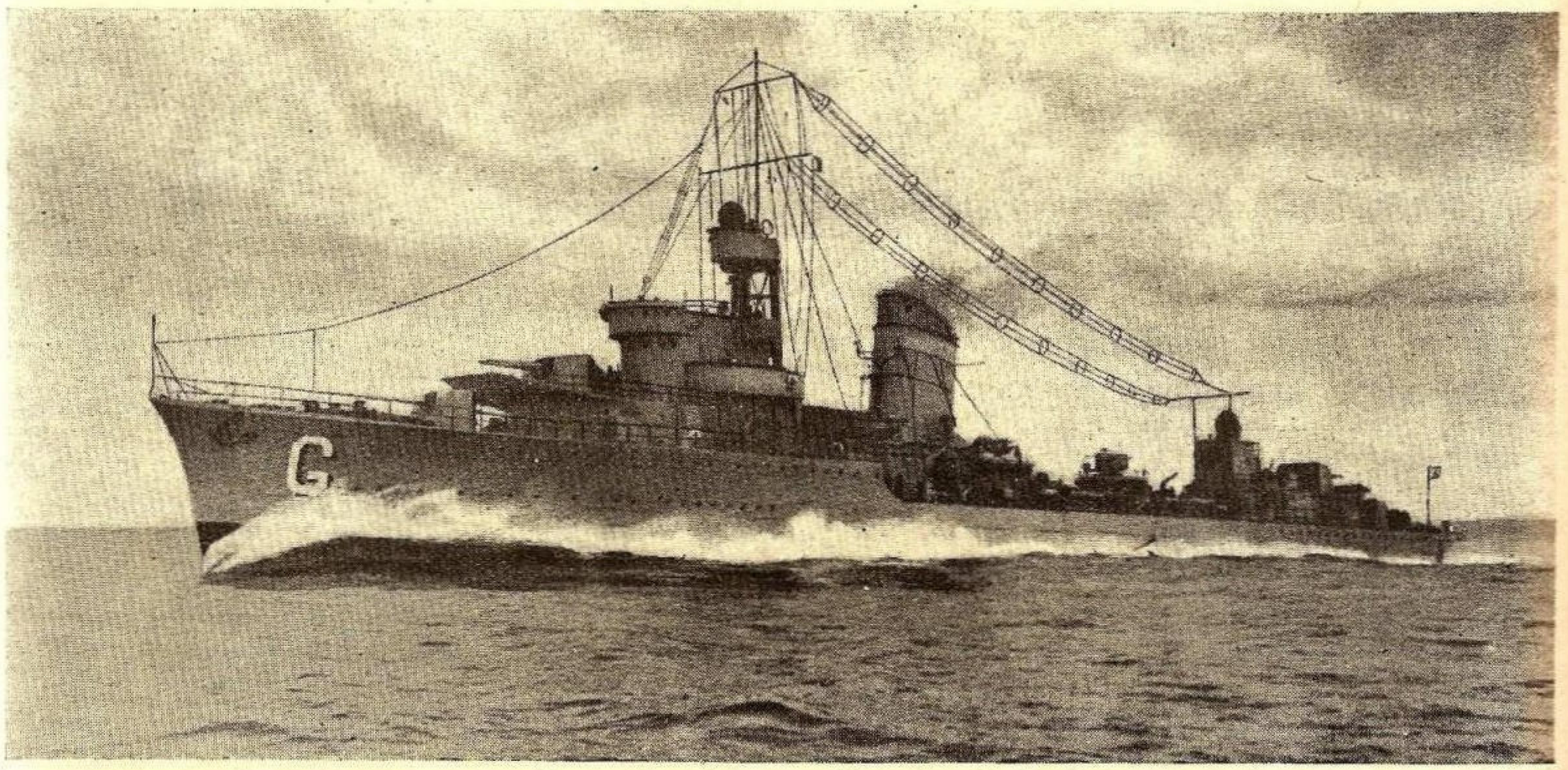
Locotenenutl *Martins Magalhaes,* a inventat un dispozitiv care, aplicat la torpilele automobile, măreşte considerabil probabilităţile de atins ţinta.

In prezent se fac probe cu acest nou dispozitiv care va face ca torpila să fie o armă şi mai de temut căci va fi mai greu de evitat.

STATELE-UNITE

■ *27 cargo-uri* ale flotei statului au fost scoase în vânzare. Dintre acestea, 17 au fost cumpărate de armatori străini, iar restul a fost cumpărat de armatori americani.

Aceste nave aveau între 9700—3500 tone şi au fost vândute cu preţuri variind dela 64.000—13.500 Dollari, adică în mediu cu 520 dollari tona de vapor.



Distrugătorul polon Grom

■ *Presa americană anunţă* că guvernul a întocmit un plan de construcţiuni cari se vor eşalona în 5 ani. Se vor construi 40 *cargo-liners* totalizând 360.000 tone; viteza acestor nave va fi de 15 noduri.

Costul acestor construcţiuni se ridică la 60 milioane dollari.

SUEDIA

■ *Tonajul desarmat e aproape nul* în Suedia.

La 1 Iulie mai erau desarmate doar 17 nave de un tonaj global de 40.377 tone. Aceste nave însă nu erau desarmate din cauza crizei ci se găseau prin şantiere şi arsenale în reparaţie sau revizuite generală.

U. R. S. S.

■ *Nave în construcţie.* In *Chantiers de la Loire,* a fost lansat în vara aceasta un cargobot de 6000 tone, pereche cu cargobotul *Kasachan* construit tot în acelaş şantier.

URUGUAY

Guvernul a invitat numeroase şantiere să-i facă oferte pentru construirea unei nave-cisternă de 9000 tone.

Redacţionale

D. *Tigănuş Nicolae* e rugat a ne face cunoscută adresa, pentru a-i expedia premiile obţinute.

Rectificare : la rezultatul concursului publicat în No. 9, pentru menţionaţii la desemn din eroare s'a trecut *Marin Dumitriu în loc de* NORINA DIMITRIU, care a luat şi premiul I la concursul literar.

REVISTE PRIMITE LA BIBLIOTECA L. N. R.

Buletinele : A. G. I. R., Antigaz, Bursei, Demografic al României, Nautic, O. E. T. R.

Revistele : Aeronauticei şi Marinei, Conferinţa, Corespondenţa Economică, Cronica Romanului, Europe Orientale, Fundaţiilor Regale, Gaz Electra, Geniului, Glasul Marinei, Higena Socială, Infanteriei, Italia Navale, Jadranska Straja, de la Ligue Belge, Jurnal de la Marine Marchande, Marina (L. N. Argentina), Marina, Morze, Mer et Colonies, Natura, Nautica, Nautikoi Epiteoresis, Navy League, Neptuno, Poşta Informativă, Ramuri, Răsăritul, România, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Straja, Străjerul, de Strajă, Tribune de Jeunes, Yacht (le), Zee (die), Baionete.

UZINELE COMUNALE BUCUREŞTI

Se aduce la cunoştinţa generală, că în ziua de 9 Decembrie 1937 ora 17, la sediul său din Bucureşti, Str. Const. Mille 8 — 10, se va ţine licitaţie publică, pentru procurarea de piese de bronz, după cum urmează :

3500 buc. rnbineţi de concesie 20 m/m. diametrul.
800 buc. robineţi de concesie 30 m/m. diametrul.
2000 buc. robineţi linie cu descărcători de 20 m/m.
250 buc. robineţi linie cu descărcători de 30 m/m.
500 buc. robineţi mici descărcători.
2000 buc. prize de bronz de 20 m/m.
500 buc. prize de bronz 30 m/m.

Garanţia provizorie de 5%, se va depune în recipisa Casei de Depuneri, sau pentru numerar în recipisa Casieriei U. C. B.

Caetele de sarcini, schiţe, precum şi orice lămuriri se vor lua dela Economat, în fiecare zi dela orele 11-13.

MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI
CASA FONDULUI NAŢIONAL AL AVIAŢIEI

ANUNŢ

Casa Fondului Naţional al Aviaţiei în dorinţa de a feri pe d-nii industriaşi, comercianţi şi întreprinzători de a fi verificaţi de controlori fără calitate legală, comunică mai jos, numele organelor cari au dreptul să controleze aplicarea timbrului de aviaţie.

a) FĂRĂ DELEGAŢIE SPECIALĂ DATĂ DE C. F. N. A.

— D. Ministru al Aerului şi Marinei.

— Preşedintele, membrii comitetului C. F. N. A., directorul şi subdirectorul C. F. N. A. care îşi declină calitatea cu legitimaţie eliberată de Casa Fondului Naţional al Aviaţiei.

— Inspectorii financiari şi vamali, administratorii financiari, şefii de vamă, subinspectorii, controlorii, şefii de controlori financiari.

b) Au dreptul a exercita controlul timbrului de aviaţie pe baza delegaţiei speciale dată de C. F. N. A. semnată de Dir. C. F. N. A. următoarele persoane:

PENTRU TOATĂ ŢARA

D-l Antonescu R.	D-l Catalinescu S.	D-l Dumitrescu C.	D-l Nicolau Ustian	D-l Săuceanu Ath.
„ Albinescu N.	„ Cumpănaşu C.	„ Fournaraki C-tin	„ Nedeianu Gr.	„ Spirescu St.
„ Bediţeanu C.	„ Coltofeanu C.	„ Ghenovici Ed.	„ Olănescu C. Cpt.	„ Serafim I.
„ Bădulescu Al.	„ Clenciu Ilie	„ Gavrilescu D.	„ Onofrei D-tru	„ Trifănescu N.
„ Băicoianu C.	„ Dumitriu St.	„ Ionescu Cezar	„ Prassu Raul	„ Vasilescu Fl.
„ Bănescu E.	„ Drăgănescu V.	„ Mazăre Tache	„ Roşescu C.	„ Zamfir Gh.

PENTRU REGIONALI

D-l **Alăman N.**, Ismail	D-l **Filip M.**, Târgovişlea	D-l **Popescu C.**, Deva şi Haţeg	D-l **Ticăloiu Gh.** C. Lung-Muscel
„ **Baidac I.**, Piteşti	„ **Georgescu M.**, Tg. Săcuesc	„ **Popovici N.**, Botoşani	„ **Tolan I.**, Tg. Mureş
„ **Bengulescu C.**, T. Severin	„ **Greceanu V.**, Sf. Gheorghe	„ **Popovici C.**, P. Neamţ	„ **Ucenic Gh.** Lugoş
„ **Cercel C.**, Timişoara	„ **Ionescu Gh.** Cernăuţi	„ **Raşev D.**, Tighina	„ **Vasiliu P.**, Bârlad
„ **Chelaru D.**, Ploeşti	„ **Leşe N.**, Dej	„ **Roşca Al.**, C. Albă	„ **Verdeş P.**, Roman
„ **Constantinescu N.**, Brăila	„ **Luca Gh.**, Satu Mare	„ **Sătcoianu C.**, Buzău	„ **Vlădescu M.**, Cluj
„ **Dănescu N.**, Miercurea Ciuc	„ **Luca I.**, Tulcea	„ **Stănoiu C.**, Sighişoara	„ **Vlăhuţă N.**, Bacău
„ **Dârja Oct.**, Suceava	„ **Maior I.**, Alba-Iulia	„ **Ştefan C. Lt.**, Chişinău	„ **Vasilescu S.**, R. Sărat
„ **David G.**, Silistra	„ **Mateescu D.**, Braşov	„ **Stratulat C.**, Galaţi	„ **Zaharia Gh.**, Iaşi
„ **Dobrin D.**, T.-Măgurele	„ **Manolescu Gh.**, Ismail	„ **Ştefănescu Val.**, Balcic	„ **Zaica I.**, Oradea
„ **Domilescu I.**, Cluj	„ **Nemet N.**, Hunedoara	„ **Tănase N.**, Călăraşi	„ **Zlatian P.**, Craiova
„ **Drocan D.**, Zalău	„ **Paladescu Cl.**, Sibiu	„ **Teodorescu D.**, Iaşi	
„ **Dumitrescu Ed.**, Giurgiu	„ **Pârvulescu I.**, R.-Vâlcea	„ **Tenovici C.**, Timişoara	
„ **Fătuleţ A.**, Ploeşti	„ **Păunescu Cpt.**, Craiova	„ **Tescula N.**, Odorhei	

Afară de persoanele mai sus arătate mai au dreptul să controleze aplicarea Legii Fondului Naţional al Aviaţiei în baza delegaţiilor date de Casa Fondului Naţional al Aviaţiei, d-nii ofiţeri şi subofiţeri jandarmi şi d-nii ofiţeri de grăniceri, din zona de frontieră.

Controlorii cari s'ar prezenta la control şi ar refuza să se legitimeze nu aparţin C. F. N. A. şi în asemenea cazuri, cei interesaţi sunt rugaţi a-i semnala organelor poliţieneşti.

DIRECŢIUNEA

Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"

In cursul lunei Octombrie 1937

M. Popovici	500
E. Muriadis	100
Th. o Steck	100
E. Müllex	100
M. Apostolescu	100
Gh. Călinescu	100
C. Linişteanu	100
„Mondial" s. a.	200
D. Stylianidis	100
Sotir Georgescu	100
şi D-na Constanţa S. Georgescu	100
Tinerii premilitari ai subcentrului No. 1 Municipal (Bucureşti)	161

Personalul staţiei de frontieră Orăşeni (fostă Gr. Ghica Vodă) după cum se notează.

Şeful staţiei Valerian Popescu	100
Cănu Ioan	100
Dr. St. Bahnichi	100
Ioan Paloney	100
Ilie Dugan	100
Ilavic Otoka	100
T. Petru	100
Bolohan Aristide	100
Domiţian	100
C-tin Birică	80
O. Budescu	50
Onesim St.	50
Bota Rudolf	50
Creţu C-tin	50
P. Iulius	50
C-tin Cuprik	50
Pop Traian	50
Dr. L. Marcu	50
G. Bernhardt	50
Korn Herman	50
Favodovschi	50
Sublt. Gheorghiu	40
V Georgescu	40
Ilertic Frantz	30
Moritz	30
N. Lupu	30
Frmacist Abahamovici	30
Pretz Marcus	30
Aex. Chilich	30
Gh. Macoveicinc	30
Vrânceanu	30
Stier Osias	30
Lilberbusch	20
I. Cacoveanu	20
Gh. Ungureanu	20
Bezusco	20
Dima	20
Londe	10
D. Diaconovici	10
Grigorie	5
Primăria munic. Bălţi	3000
Iancu Bobeanu (Craiova)	100
Lucia şi dr. R. Evolceanu (Bucureşti)	300

D-na El. Georgescu care se află în Anglia a colectat dela compatrioţii de acolo 2.25 lei, după cum se notează:

Nestorescu Valerian	500
Lt. Stoenescu Ioan	169
Elena Georgescu	169
Jean Georgescu	169
Niozolini M.	169
Dumitraşcu Petru	338
Iovescu Andrei	169
Păunescu Barbu	169
Savu Gheorghe	169
Cpt. Dimitriu P.	169
Diculescu C-tin	169
Agârbiceanu Ioan	169

Prin fabrica E. Lessel s. a. r. din Bucureşti au subscris:

Gh. Comănescu	100
Coruelin Ionescu	100
Jeana Dima	100
Fabrica E Lessel	100
Olga Mircea	50
Fl. Ghemeş	50
I. Spânu	10
C-tin Băcescu	20
I. Fierbinţeanu	10
Fabian Sassu	10
D. Diniţă	10
T. Florea	5
Prefectura Caraş	5000
„ Ismail	10.000
Primăria Simleul Silvaniei	500
Dr. Cristea Maniu	100
I. Moga	100
Cadari Adrian	100
Dr. I. Bârcă	60
Dr. Nicolae Cotoi	40
Dr. I. Benedek	20
Dr. Zoltan Weinberger	30
Dr. St. Martonfy	40
Dr. V. Gall	20
Eugenia Uugur	30
Victoria dr. Sabo	30
Virgil Barbolov	50
Dr. Aurel Barboloviciu	50
Dr. Carol Meseşianu	40
Dr. Ajtai Francisc	10
Dr. Băieşean Enea	30
Dr. Brüll Martin	10
Dr. Fried Wilhem	10
Dr. Adolf Iacobi	10
Dr. Keller Samuilă	50
Dr. Nadudvari Eug.	10
Dr. Olteanu Eug.	20
Dr. Pop Ioan	50
Dr. Roscuberg Zoltan	10
Dr. Weiberger Juliu	50
Dr. Ajtai Paul	10
Carol Milco	10
K. Gheorghe	20
Gh. Silaghi	10
Josif Gherghei	10
Irina Antal	20

Cu concursul primăriei şi Reuniunea Femeilor Române Selagiene din Simleul Silvaniei.

I. Stapiano (Ocnele Mari),	165
Banca „Aurora" din Năsăud	200
Directorul	50
Leon Bancu	50
Creditul Industrial	10.000
Plut. Nistor Gh. şeful post. jand. Regele Carol I jud. Constanta	500
Plut. Manciu Gh. şeful post. jand. I. G. Duca jud. Constanţa	500
Colectaţi prin serg. de marină Florea T. şi Timoftei Traian din şc. subof. de Admţie din Odobeşti	410
Radu I.	100
Tomozei N-lae	100
Iulian Vasile	100
Ing. Filip Stănculescu Bucureşti	100
Prof. lic. comunităţii evreilor din Galaţi	290
Prof. lic. industrial b. din Iaşi	390
Personalul şi furniz. soc. Govora-Călimăneşti	1270
Soc. Govora-Călimăneşti (Bucureşti)	1000

Prin lista nr. 265 încred, ag. N. F. R. din Măcin 650, subscrsă de către:

Dr. Marin Zaharescu	200
I. Băgnaru	30
I. Bulgaru	20
Sandu Georgescu	50
I. Bujureanu	20
I. Bothar	40
Th. Psaroppl	20
M. Fătu	50
G. Tiberin	20
Stavro C-tin	20
Tr. Crăciunescu	20
Gh. Mitu	20
St. Nicolau	20
Sp. Crăciunescu	20
Victor Rausse	20
N. Antipa	20
Chr. Anghelof	20
Stef Crăciunescu	20
St. Stoianof	20

Prin prefect. jud. Argeş au subscris:

Ivănuş Gh. Nistor (Pădureţ-Argeş)	300
Petre I. Opincă (Cinănesti-Argeş)	20
M. Muşat (Moşoaia-Argeş)	20
Dr. P. Florea-Piteşti	50
Zoe Marie Tărtăşescu	40
Aneta Măhunescu	20
Al. Demetrescu	20
Dr. I. E.	50
Teflér	10
Florica ing. C-tin	20
Indisc.	40
Chiriţă Sebastian	20
D. Rădulescu	10
P. Ovanez	20
Irma Subanyi	20
Dem. Al. Nanu	20
C-ţa Nicolescu	10
Chiriac	10
Lt. Sandu Marin	10
Ioan Gh.	10
U. Nicolae	20
M. Iliescu	10
Dr. M. D.	20
V. Ionescu	20
Corn. Popescu	20
Aurel Păunescu	20
Sandu Marin	10
V. Pelculescu	20
D. M.	10
N. B.	10
N. D.	10
C. Opriţescu	10
V. Puţescu	5
Stan Banu	10
I. I. Oprică	20
D. Sch.	20
Indisc.	10
Emilia Teodorescu	10
Indisc.	5
T. Bărbulescu	10
Indiscifrabili	10
„	5
„	10
„	10
„	20
„	20
„	20
„	10
Profesorii lic. de b. din Dorohoi	115
Elevii acelniasi liceu	730
Prefectura jud. Cetatea Albă	10.000
I. Cădariu (Cluj)	400
Prof. lic. de b. „A. D. Xenopol" din Soroca	427
Drorida St.	10
Victoria Iliescu	10
Elena Georgescu	10
Fraţii Singer (Tg. Mureş)	100

Prin listele nr. 923 şi 924 încred. prefecturei Teleorman s'a subscris de diverşi 1032

Idem prin listele 1021-1022 primăriei Corabia-Romanaţi 330

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

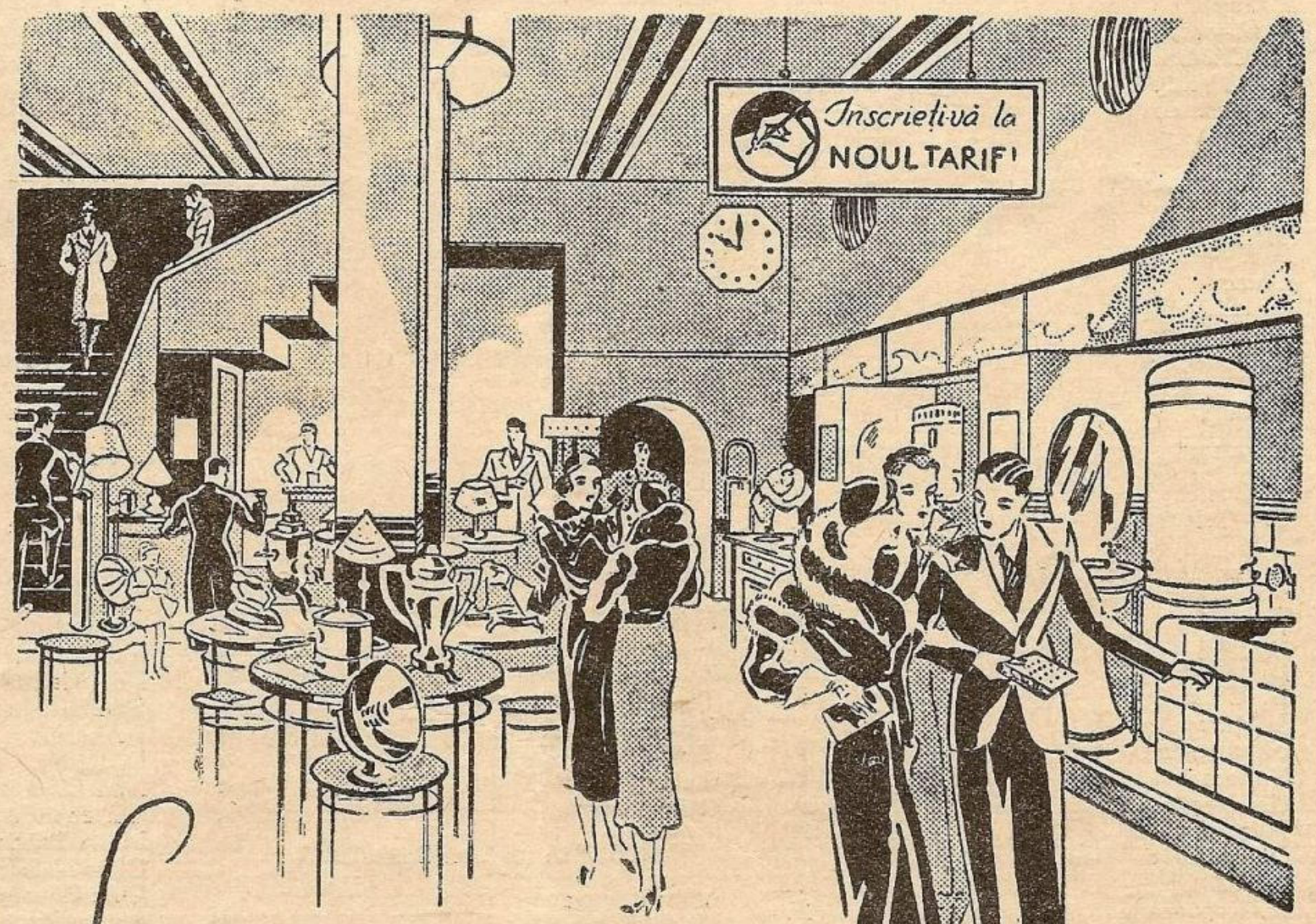
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC



Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

A subscris personalul vaselor Navigaţiei Fluviale Române suma de 14.665 lei, după cum se notează :

Vas. N. F. R. „Decebal" :

Bonţianu Petre	100
Caraiman D-tru	100
Vasiliu C-tin	50
Cingu D-tru	30
D-tru Ioan	50
Ispas Al.	5
Moise Bijan	5
Frujină N-lae	10
Huza Ioan	10
Preda Ioaon	10
Preda Ioan	10
Vănuţ Ioan	10
Pârvulescu C.	20
Ciurcan Ion	5

Vas. N. F. R. „Petru Rareş" :

Gh. Buşilă	150
I. Barbu	150
M. Albulescu	50
I. Vasiliu	50
St. Stanciu	50
N-lae Perchici	50
Marin Arfutu	20
Gh. Pârcioagă	20
N. Crivineanu	20
Părvulescu	30
Boancă	20
Eftimie	20
Nicoară	20

Vas. N. F. R. „Alba Iulia" :

Gh. Dima	200
Gh. Popescu	100
Iacob Nicolaescu	40
Surcel Ion	20
Lungu Gh.	20
I. Guşiţă	20
I. Burducea	30
N. Croitoru	20
D-tru Vasile	100
I. Gogoncea	100
Em. Bichir	100

Vas. N. F. R. „Severin" :

Er. Balaban	100
Avr. Şerban	50
Durac	100
Gr. Pieptan	20
A. Rogobete	100
Gh. Gheghea	20
Al. Răchitan	50
N. Luţu	20
I. Şeicaru	50
Gh. Paraschiv	20
N. Costea	20
Gh. Calotă	20

Vas. N. F. R. „Traian" :

T. Marin	300
P. Teodosiu	150
J. Răduţ	60
D. C-tin	50
J. D-tru	30
Gh. Budulan	50
Grindeanu	20
Gh. Neguţ	20
Băicuş Marin	20
C. Pătrulescu	20
Gioară Gh.	20
St. Rogoveanu	20
St. Sârbulescu	20
I. Vănuţ	20
I. Preda	20
St .Drocan	20
Ioana Vlăduţoiu	20

Vas. N. F. R. „Basarab" :

Pufu Gh.	200
Vasiliu C.	200
P. Roman	100
M. Popescu	100
C. Portsac	50
Lăsculescu V.	50
I. Cucu	50
C. Bornea	50
I. Tosa	50
Barbu Chiriţă	50
I. Poalelungi	50
St. Morăraşu	50
D. Rotaru	20

Vas. N. F. R. „Reg. Carol II" :

Floricel Ilie	500
Hristofopol Mihail	200
Paul Senchea	50
I. Rolea	50
I. Crăciunescu	50
Turache Vasile	20
C. Copocaru	20
D. Voinea	20
V. Coşneanu	20
I. Trusca	20
I. Baban	20
I. Boancu	20
C. Dimitrievici	20
Alecu	20
Ilie Cruceru	20
I .Popa	20

Vas. N. F. R. „Gr. Manu" :

Al. Cristodorescu	300
AdamPanait	100
Dorin N-lae	50
Munteanu D.	50
I. Roman	50
Gh. Badea	50
Eug. Pomoja	50
D. Budulan	50
I. Tudor	50
Fl. Margean	20
Gh. Petrache	20
Gh. Ilianu	20
Petre Gălăţeanu	50

Vas. N. F. R. „Brâncoveanu" :

Ene Mihai	200
C. Strâmbeanu	200
St. Dobrescu	100
C. Gheorghe	100
Dop Tache	100
I. Osman	100
N. Vasiliu	50
D. Buzici	50
Al. Marina	50
Anton Miniş	50
I. Nespălatu	50
N. Boştină	50
D. Sarlău	50
N. Stănculescu	50
D. Brăilescu	50
I. Leca	50
Ana Stambeca	50

Vas. N. F. R. Cuza Vodă" :

I. Jumolea	50
Victor Gheonea	50
Iovanelli Nicolae	30
Tache Tudor	30
Piroin Gh.	20
Vasile	50
Ştefan Nadu	20
C Mărculescu	10

Vas. N. F. R. „Miron Costin" :

Manciu Petre	200
Calota D-tru	100
Gurghianu Aurel	100
Negrea C-tin	100
Dumitriu Th.	100
Duralia C-tin	30
Tosca Ivan	30
Dop Petre	30
Suru D-tru	30
Curescu Gheorghe	30
Matilda Malec	30
Gh. Popescu	30
Chilom Ilie	50
Milcu Dumitru	50

Vas. N. F. R. „România Mare" :

Alexandru Ştefan Ioan	100
Dănilă Ion	20
Holga Gheorghe	80
Hagiu N-lae	80
Vasiean Andrei	80
I. Mustaţă	50
Rău Nicolae	50
Ghenciu N-lae	50
Banciu I.	50
Gemal Omer	50
Grecu Vasile	50
Catrina Dumitru	50
Ioargu Ioan	50
Bălănescu Luca	50
Eacranaua Ioan	50

Vas. N. F R. „Pr. Mircea" :

Lungu Gheorghe	50
I. Bălan	20
Oprea Ştefan	10
Dima Nicoloe	15
Popescu Petre	10
I. Dumitriu	10
Pânzaru Vasile	10
Nebun Radu	10
Cercel Vasile	10
Donţu Nicolae	10
Emandi S.	30
I. Boiangiu	50

Vas. N. F. R. „Pr Carol" :

Remus Udrischi	50
Zanzu Doscos	50
Pruteanu Gh.	30
Simion Gh.	20
Petrescu N-lae	20
Popescu Ronald	10
Dumitraşcu Gh.	10
Galias C-tin	5
Stan Nicolae	10
Ispas Gheorghe	5

Vas N. F. R. „Domnul Tudor" :

I. Lăzărescu	50
I. Ghiorghiu	50
Luca Caraiman	30
N-lae Anghel	20
Bosai Gheorghe	15
Teodorescu Ioan	15
Gh. Roşca	20
Gh. Rădulescu	10
Vintilă Sterian	10
C-tin Ghiorghiu	10
Ilie Dumitrache	10

Vas. N. F. R. „Avram Iancu" :

Sava Ioan	200
David Petre	100
Al Nicolau	30
Ambruş Ilie	150
Teodorovici I.	100
Găină I.	40
Ioniţă Ispas	100
Dop Marian	30
Simion C-tin	20
I Anghel	20
D. Răduţ	20
Ioan Călin	20
Gh. Patrichi	20
Marin Pahonie	20
C-tin Nicoară	20
Dinu Gheorghe	20
Maria Damian	10

Vas. N. F. R. „Dragoş" :

Cristea Iliescu	60
Chilian D-tru	50
Bulgaru I.	30
E. Marinescu	30
David David	20
R. Ronescu	10
I. Rădulescu	10

INDUSTRIA SARMEI

SOCIETATEA ANONIMA

CLUJ ★ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:

Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuţi

SUCURSALE:

Bucureşti
Calea Victoriei, 39
Cernăuţi
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIŢI **AGIL** PENTRU
SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

USTENSILE PENTRU SUDAJ

SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,

ARAMĂ ŞI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

SULZER FRERES

Uzine în Winterthur
(ELVEŢIA)

★

BUCUREŞTI III
Str. D. A. Sturdza, 17

Motoare Diesel dela 25 până la 20.000 C. P. — Locomotive Diesel — Automotoare Diesel — Maşini cu aburi — Cazane cu aburi de orice fel — Turbine cu aburi — Pompe Centrifugale — Pompe de foraj — Ventilatoare — Maşini frigorifere — Fabrici de ghiaţă — Abatoare — Incălziri centrale de toate sistemele — Instalaţiuni de ars păcură, de uscătorie, de condiţionare a aerului — Instalaţiuni sanitare moderne —

I. Mocofan	10
St. Trifu	20
I. Ştefan	10
A. Negruţ	10
Gottreich Gerhardt	20
Zugravu Margareta	10

Vas. N. F. R. „Giurgiu" :

Tudor Dumitru	50
Z. Nichitovici	20
D. Manafu	20
Găină Mihalache	20
N. Rădulescu	20
N. Carusso	20
Stan Ioan	20
Ene Mihaiu	20
Theodor Mihalache	20

Vas. N. F. R. „Borcea" :

Boiangiu Sotir	40
Bojincă Th	20
N. Buliga	20
Dragomir D	10
Tudor Gh.	10
S. Năstase	10
Heşcu N	10
Duţa Nicolae	10
C-tin Florea	20

Vas. N. F. R. „Abrud" :

Al. Negulescu	100
Indisc.	100
Anica Rotaru	40
D R.	20
V. Ronea	40
I Budulan	20
N. Ghiculescu	100
Peptan Ion	40
Boştină	50
Dănilă D-tru	20
A. Chircioglu	20

Vas. N F. R. „Radu Negru" :

Piroiu C-tin	100
M Pârvu	100
Aldea Vasile	50
Gorun Victor	20
Al Cazan	20
Barbu Răchitan	10
Gh. Ghinea	20
C-tin Stângă	20
I. Lăptaru	20
Al. Popovici	20
Angela Păişescu	20
Ioan Sava	20

Vas. N. F. R. „Cetatea Albă" :

Novac Mihalache	50
Manţi C-tin	25
Mihăilescu N-lae	50
Stanciu Vasile	20
Bujeniţă I.	20
Dima I.	20
Hulubescu Andrei	20
Vicol Preda	20
Nazare Petre	20
Mihăilescu Nicolae	20

Vas. N. F. R. „Vasile Lupu" :

Zervo Epaminonda	80
V. Dinculescu	60
Gh. Răsmeriţă	50
Tănase Ionescu	50
Ion Burlan	50
Matei Orăşeanu	50
Ion Andrei	50
Macovei Gh.	40
Dogaru Ion	40

Vas. N F. R. „Elena Doamna" :

Ungureanu Gh.	100
Stan Stănică	50
Felcenco Elzar	100
Cercel Marin	50
Neagu Tănase	40
Popescu N-lae	20
Ruşinaru C-tin	20
Toma N-lae	20
Giurcan Ion	20
Munteanu Alex.	40
Costescu Gheorghe	20
Arăpaş C-tin	20
Costescu Gheorghe	20

Vas. N. F. R. „Turda" :

Tănăsescu Panait	50
Florea C-ti	10
Lefter Sară	10
Iorga Mihai	10
Malacu N-lae	10
Ştefan Ruheli	20
Tatiana Popescu (bucătăreasă)	10
Paraşcanu Gheorghe	10

Vas. N. F. R. „Cerna-Vodă"

Cârcioreanu Gh.	50
Petre C-tin	50
Gheorbuş	20
Gr. C.	10
T. Theodosopol	50
Banu D-tru	10
Ivanf Vasile	10
Cârjan Nicolae	10

Vas. N. F. R. "Zimbru"

Bălănici Gh.	100
Bugheanu Eniţă	50
Budnic Matei	50
Miron Constantin	50
Bratu Nicolae focar	50

Fabrica de acumulatori „Tudor" prin dl. Furnarache, director şi proprietar	250.000

Prin Ministerul Afacerilor Străine s'a primit dela Legaţia României din Belgrad 7.450 lei suascrisă de;

V. G. Cădere	2500
Em. Krupenski	1000
E. Oprişanu	1000
G. Hârsu	300
G. Ghiorghiu	500
D. Tzarălungă	500
Oct. Manu	350
P. Ionescu	500
Gh. Turturea	100
Elena Sofronie	100
Sterian Spirescu	500
P. Gârbav	100

Legaţia din Praga :

G. Aurelian	2000
M. Stănescu	500
I. Puşcă	500
I. Săcăreanu	300
Elena Anastasiu	200
Sabin Sorescu	300
Victor Colbazi	500
C-tin Narti	300
O. W. Cişek	500
Dr. M. Staca	400

Legaţia din Stockholm :

Barbu Constantinescu	2000
Gr. N. Buzeşti	500
R. Uhrjnovschi	500
Personalul	300

Legaţia din Warşovia :

Isak S.	zloţi 20
M. Popescu	50
C. Elena	20

Consulatul din Colonia :

I. Ciuntu (Rmk)	10
I. Popovici (Rmk.)	5
Iulia B. „	2
Peisach L. „	3
Smil L. „	2
Schlert Joan „	1
Dr. C. Popovici (Bucureşti)	50

Lic. de fete „Reg. Elisabeta" din Craiova :

El. Ghiorghiu	50
Lucia Tenovici	20
Linica Em. Ghiorghiu	20
El. Măruţ	20
Tanţa Niţescu	20
Nineta Marţian	20
El. Liu	20
Florica Bărăscu	20
Col.st. Praporgessu	20
Eliza Rasu	20
Gh. T. Stefănescu	20
N. Dimitriu	20
Pr. Zamfirescu	20
L. Stefănescu	20
M. Cosma	20
Viorica Lişteveanu	20
Dr. M. Vasilescu	20
Cl. I-a	85
„ II-a	60
„ III-a	50
„ IV-a	50
„ V-a	70
„ VI-a	70
„ VII-a şi diriginta	23
„ VIII-a	30

Fabrica de lanţuri S. A. Timişoara 5000 lei :

Direcţia	3000
Funcţionarii	850
Lucrătorii	1150
C. Papademetru (Bârca-Dolj)	200
C. Ionescu pensionar-Piteşti	100

Pe lista nr. 529 încredinţată elevului Rădulescu Gheorghe din Constanţa au subscris :

El. Dumitrescu	20
Cornelia D-trescu	20
Eliza D-trescu	20
V. Grigoriev	20
Mrimus Mihalache	20
U. R. Besnea	20
G. Ionescu	20
Lenuţa Moldoveanu	20
Ilie Stiplea	20
Jipa C-tin	20
N. Teleau	20
Gh. Masarin	20
Al. Păun	20
Paula Boizir	20
C-tin Ivanciu	20
Tudorică Olteanu	20
Rădulescu Gh.	20
Mihail G.	20
I. Covaliu	20
Paraschiva Covaliu	20
Ionel Covaliu	20
Stefan Covaliu	20
Călina Covaliu	20
Dobre Vasile	20
N. Digeniu	20

Prin Primăria Panciu au subscris :

Primăria	300
V. Zurdas	200
Ioroache Serban	200
Pană Avram	100
I. Varvariche	100
St. Milea	100
Ciceron Ungureanu	100
Iosif Stoica	150
Gh. I. Popescu	50
Gr. Burdia	50
D. Bucalu	50

BANCA DE CREDIT ROMAN

B U C U R E Ş T I

Adresa telegrafică: „B A N C R E D I T“

Capital Lei 200.000.000 ● Rezerve Lei 225.000.000

SUCURSALE: **Cernăuţi ✱ Brăila ✱ Galaţi ✱ Constanţa.**

A G E N T I I: **Bălţi.**

Corespondenţi: **Londra ✱ New-York ✱ Paris ✱ Berlin ✱ Viena ✱ Zürich ✱ Praga ✱ etc., etc.**

toate operaţiunile bancare

„SAROGAZ”

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul Oficial No. 245 din 1935.

B U C U R E Ş T I

DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27

T e l e f o n: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27

T e l e f o n: 4.78-72

M. Dumitrache	80
N. Camarina	100
Iancu Davidovici	40
L. Bescu	30
Dabronschi Arthur	30
Postolache Mitică	20
Gh. Istrate	20
Gh. Arsici	20
N. Munteanu	20
Veniamin Huţu	20
Preda D-tru	20
Garabet Burdea	20
V. Burdea	20
V. Al. Bunea	20
H. Pascal	20
Fr. Iosubaş	20
P. Pascal	20
M. Brener	20
Cr. Burdea	20
Preot Brandabeny	20
C-tin I. Puşcă	20
Veniamin Huţu	20
Dr. D-tru Chip	20
C. Brandabur	20
Petrache Brandabur	20
D-tru Caragaţă	20
Moise Calmanaş	20
V. Grama	15
Andrei Balaş	10
N. Ioan	10
C. Tudorache	10
M. Robescu	10
V. Urziceanu	10
G. Nicolau	10
V. Croitoru	10
E. Zinga	10
H. Solomon	10
H. Nantasohn	10
H. Moise	10
Gh. Ghimpu	10
Moscu L. Moscu	10
Paraschiv Postolache	10

Prin B-ca de Credit Român sucursala Constanţa :

Iosef Heilpern	50
Albert Adler	50
Artur Weintraub	20
Lazăr B.	10
Nachman David	10
J. Dnnaewnky	10
C. Catanis	10
Karikin	10
C. Ionescu	10
Laura Ionescu	10

Liceul Industrial din Constanţa :

Alexandrine Phoebus	40
Maria Bărbulescu	30
A. Popescu	50
Alice Teodorescu	20
Al Efrim	30
M. Gavrilescu	30
Aglaia Ionescu	30
M. Stăncescu	100
Eugenia Niculescu	20
Ileana Dumitriu	20
M. L.	30
D-ra Eliade	40
El. Ungureanu	20
S. T.	20
Em. Carp	10
Indisc.	10
St. Cristea	10
A. Nanulescu	10
M. Leţu	30

Prin listele de subscripţie nr. 835 şi 836 încredinţate prefct. jud. Turda s'a subscris 5.568 de către :

Simion Rublenco	50
Ioan Anareica	100
Otturdui	40
Gh. Javlea	10
Z. Olteanu	20
Dr. Eug. Florian, şef judecător	100
Stoica Victor	10
N. N.	10
Gh. Ionescu	10
Gh. Condrache	10
Em. Deac.	10
Oprea Vasile	10
„Bitumes" S. A.	500
Fabr. de Ciment din Turda	1000
Uzinele Solvay din România s. a.	1000
Filip Pop	100
Firma „Pascu"	150
Klein Belu	100
Diamant Vasile	100
I. P.	100
G. Stelian	50
Pavel Fosof	50
Fraţii Salamon	20
S. A.	20
Industria de lut	200
Industr. sârmei S. A.	500
Diverşi indescifrabili	1.328
Prin listele nr. 681-705 încredinţate secţiei L. N. R. Ismail s'a subscris de diverşi suma totală de	4.673

Pe lista nr. 2597 încred. firmei „Fraţii Porn" din Capitală s'a subscris :

Fraţii Porn	2.000
C. Perussi	250
I. Löbel	200
Em. Marinescu	40
Stebel Giuseffe	100
I. Olimpiu	30
Soradi Iosif	10
P. Carol	40
Sziferling Carol	20
Ferd. Mailender	10
Zaharia Modoi	10
Vasilescu Const.	20
Niculescu D.	10
Forsea Gh.	10
Feher Ştefan	10
V. Carol	10
Corlaciu Petre	10
Lăudatu Mircea	10
Vasile Avram	5
P. Frantz	10
Herman Kamil	10
Barbure N-lae	10
Palaler Jean	10
Deac Victor	10
Palaler Haus	20
Urlovici B.	20
Frantz Reich	20
Corlaciu Vasile	10
Demeş Ianoş	20
Barna Ion	10
Florea Davod	20
Primăria oraşului Sf. Gheorghe	2.000
Colonel Macarovici	600
Lt.-Colonel Totescu	600
Lt. Crăciunescu	300
Gh. Livianu	20
Soc. Tramvai din Chişinău	300
Concordia s. a. r. Bucureşti	5.000
Fabr. „Ancora" din Galaţi împreună cu personalul	750
Luigi Solari, Constanţa	1.000
Cpt. J. J. Bolger, Constanţa	500
Cpt. Brutt, Constanţa	500
Cpt. Gr. A., Constanţa	500
Prefectura jud. Ismail	40,000

Următorii colaboratori şi cititori ai ziarului Ştiinţelor şi Călătoriilor :

M. R. Manolescu	1.000
O simpatie	500
Meşter Şurupelniţă	100
C. C. Disescu	200
Bălţatu	50
Nissa Neagu	100
Moş dela Mare	500
Nora	50
Tracipone	100
St. Ionescu	150
M. Mircea	25
Elena Marg Jecu-Focşani	1.000
Ionescu Mircea	20
Boris Custov-Soroca	20
Victor Sahleanu-Cernăuţi	10
Mihail Cernescu	20
Farmacist Grozea-Galaţi	200
M. Cernescu	100
Al. Bălănescu-Iaşi	20
Mircescu	10
P. Vlad	25
Beiu	100
Atanasief	40
Vulcănescu	50

Debitanţi şi Depozitari C. A. M. :
Hotin :

I. Colomieţ	20
I. Rachiţeanu	10
V. Brezoi	10
Anton Cuşnevici	10
V. Răbca	5
Al. Serbschi	5
C. Mişevschi	20
G. Carp	10
Zelter	5
P. Zilberg	10
M. Oiser	10
S. Suţ	5

Ilfov II :

Petre Dobrescu	100
Safta Aapostolescu	20
C. Stănculescu	20

Romanaţi :

St. V. Dumtrescu	80
Eug. Stănculescu	40
Marin Nedelescu	40
C-tin Paraicov	40

Slatina :

I. Gh. Mărculescu	20
Al. Vasiliu	10
Lupu Aurica	20
V. Niculescu	20
C. Rădulescu	20
H. Hristea	20
Gr. Truncă	20
Elena Pandelescu	10
Aristulea Apostol	20

Râmnicul-Sărat :

I. Nicolaescu	20
Gh. Iliescu	20
I. Baciu	20
N. Popa	20
Ioanid Popa	10
Maria Tabacu	15
Titi Tudorancescu	10
N. Danielescu	15
Estera Abramovici	5

T.-Severin :

Aurel Marinescu	20
V. Nichita	20
Gr. Cosmovici	20
Al. Greceanu	20
Al. Popescu	20
N. Duţu	20
Elena Melinte	20
Ilie Guţă	10
D-tru Vâlcu	10
Elisabeta Chivu	20
Al. Florei	20
D. Burcu	10

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S.)

CHERESTEA DE RĂȘINOASE, STEJAR ȘI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

MUNICIPIUL BUCUREŞTI
Primăria Sectorului IV Verde
Serv. Administrativ

PUBLICAŢIUNE

Se aduce la cunoştinţa generală că se vor ţine licitaţiuni publice cu oferte închise după cum urmează:

1. In ziua de 26 Noembrie 1937 orele 11 a. m. pentru darea în întreprindere a vidării hasnalelor dela şcolile primare şi instituţiunile pendinte de acest sector.

Aceste lucrări se dau în întreprindere pe timp de un an dela 1 Octomb. 1937—1 Octomb. 1938.

Garanţia provizorie pentru admitere la licitaţie este de lei 5.000 (cinci mii) anual.

Preţul iniţial dela care începe licitaţia este de lei 190 lei m. c.

2. Idem pentru închirierea pe termen de doi ani dela 1 Ianuarie 1938—31 Decembrie 1939, a următoarelor locuri, pe care să se instaleze chioşcuri de fier tip, în care să se facă comerţul de produse C. A. M. şi ziare.

a) Locul din Bd. Basarab Nr. 1 cu o chirie de lei 12.000 anual;

b) Locul din Piaţa Filantropia cu o chirie de lei 12.000 anual;

c) Locul din Bd. Basarab colţ str. General Cernat cu o chirie de lei 10.000 anual;

d) Debitul din localul Judecătoriei Ocol. VIII Urban cu o chirie de 7.000 anual;

e) Locul din Bd. Dinicu Golescu colţ G-ral Angelescu (Spitalul Militar) cu o chirie de lei 6.000 anual;

f) Locul din calea Griviţei No. 353, cu o chirie de lei 6.000 anual;

g) Locul din calea Griviţei colţ cu podul Grant, cu o chirie de lei 3.000 anual.

Chiria iniţială dela care începe licitaţia este cea arătată în dreptul fiecărui loc.

3. In ziua de 17 Decembrie crt., orele 11, pentru închirierea locului din calea Plevnei colţ cu şos. Basarab, cu o chirie anuală de lei, 6.000. Termenul închirierii este de un an dela data aprobării.

4. Idem, pentru vânzarea unei maşini de turism marca „Nasch" cu scule şi accesorii după inventar. Preţul iniţial dela care începe licitaţia este de lei 10 mii. Garanţia provizorie pentru admitere la aceste licitaţii este de 5%, iar cea definitivă de 10% din valoarea ofertei.

Art. 88 — 110 din L.C.P., precum şi art. 229-230 din Legea Administrativă sunt aplicabile acestor licitaţiuni. Orice alte informaţiuni se dau zilnic la Serv. Licitaţiilor, în orele de serviciu.

Primar, (ss) **Al D. Matak**

Şeful Serv. Ad-tiv,
Subdirector, (ss) **George Buzdugan**

Nr. 21629/5949 L.C. 12 Nov. 1937

Fălticeni :

C. Zarojanu	30
Ecat. Clodinschi	15
Diomit	10
V. Pintilie	10
Em. Clodinschi	10
D-tru F.	10

Giurgiu :

Al. Ştefănescu	10
I. Mătăsaru	5
Gh. Popescu	10
Dpordum	5
Al. Marinescu	5
Ilie Dragomir	10

Chişinău :

Al. Tibacu	100
N. I.	50
I. Popescu	50
V. Trizan	50
V. Bodlei	50
Meicler	50
Z. Ghersc	50
Vilenschi	50
Federala „Codrul"	100

Slănic-Prahova :

Personalul bugetar şi lucrătorii salinei	5.000

Dej :

N. Almăşan	40
Adalbert Mezei	20

Oradea-Mare :

V. Nicorescu	40
S. Chiriac	20
Ana Ilotopan	10
Iuliu Bosbic	10
Elena Nicorescu	10
St. Popescu	10

Satu-Mare :

V. Boitor	100
V. Bănuţan	40
Paul Seles	40
C. Afrenic	40
N. Bodor	40
S. Gros	10
J. Alexandru	50
D-na Blan Martin	30
Samuel Jeremias	40
D. Kahan	40
Indisc.	50
Rosenfeld M.	20
Em. Rosemberg	50
M. Basel	20
Lazăr Dond	20
A. Chereji	100
Indisc.	20

Sighişoara :

Pompiliu Moraru	20
C. Dumitrescu	20
I. I. Petre	20
P. Teodor	10
C. Petre	10

Cernavodă :

Pavel Gheorghiu	100
Japy Viellard & C-ie (fabr. de săpun)	200
Marin Stroescu	100
Fabr. cimert „Portland"	500
Gh. Simionescu	20
C. Samoilă	20
Tudor Filip	40
Soc. „Tradis" C-ţa	300
Al. Ionescu	20
St. Gheorghe	10
Ene Ilie	10
C. Ciacalopol	50
Hariclia Stavru	40
Nicu Kalaman	50
D. Peligrad	40

Turda :

Gr. Isopescu	100
C. Chiriţă	50
Elisa Isopescu	50
Iosif Farcaşu	100
Văd. Tatar Petru	20
I. Blaga	50
Iosif Budeanu	100
Leah Mihai	100
Văd. Estera Deutsch	50
Augustin Mauriţiu	50
Ivan Seleşan	100
Chereşdi Augustin	50
Banca Arieşană	150
Alex. Chicinaşiu	50
Cooperatica „Munca"	200
Leib Iosif	60
Hirsch Mihail	50
Crişan D-tru	100
Costea D-tru	150
Maierovici Ignat	100
Berovschi Desideriu	100
Oroian Vasile	60
Floare Vasilie	60
Szekely Iosif	100
Bobariu Petru	100
Sterkel Martin	100
Izsa Ana	100
Izaniszlo Sigismund	100
Iacob Iosif	50

Roman :

I. oCajă	100
Florenţa Budeanu	20
Ec. Gimgeanu	20
Caliopi Z.	20
I. Hodorniceanu	20
M. Prisecaru	10
G. S.	10
Gh. Peliman	10
Anton Ghergu;	10
V. G. Pricop	10
Gh. Santa	20
Pascal Petru	10
A. C-tinescu	10
I. Secară	10
I.. Stoleru	10
I. Beruthal	10

Staţia C. F. R. de frontienă „Orăşeni" (fostă Gr. Ghica Vodă) :

Valerian Popescu	100
C. Ioan	100
dr. St. Balnichi	100
I. Paloncy	100
Ilie Dugan	100
Slavic Otokai	100
Popa Petru	100
Bolohan Aristide	100
Domiţian	100
C. Birică	80
Budeanu Otokai	50
Onesim St.	50
Bota Rudolf	50
C. Creţu	50
Pankratz Iulius	50
C. Cuprik	50
Pop Traian	50
dr. Lande Marcus	50
G. Bernhard	50
Korn Herman	50
Faradovschi	50
Sublocotenent Ghiorghiu	40
Herţig Frantz	30
Rubel Moritz	30
N-lae Lupu	30
Farmacist Abrahamovici	30
Peretz Marcus	30
Al. Ehilic	30
Gh. Macoveicinc	30
Vrânceanu	30
St. Osias	30
Silberbuch	20
I. Cacoveanu	20
Gh. Ungureanu	20
Befusco	20
Dima	20
Lande	10
Diaconovici Dimitrie	10
Grigorie	5

Serv. Atel. C. F. R. vagoane Griviţa :

Ionescu Virgil	100
Pers. Rom. Regale	385
Biur. mişcare	50
Biur. materiale	60
Biur. casieriei	85
Insp. Exploatare	70
B. Recepţii	120
Lemnari, maşini	490
Pompieri, pază, garaj	730
B. M. T.	260
B. T. programe	150
Secţia aproviz.	83
Maeştrii şi meseriaşii secţ. I	475
Meseriaşii s. IV	689

Div. IV Financiară C. F .R. Braşov :

Bârsu Bucur	35
Mitrea Ioan	40
Al. Popescu	35
Cârstea Emilia	25
Bobeica Paraschiva	20
Oct. Gheorghiu	40
Iancu Gh.	30
Beer Radu	15
St. Popescu	25
R. Bărbulescu	20
I. Creţiu	10
Ilie Cruciat	20
N. Pitiş	20
Al. Kisgyögy	25
Buna Andrei	30
T. Caraman	25
Teohar Ivanciu	40
St. Borbandy	35
Feher Ignat	25
Teleky Ludovic	20
Kelemen Ludovic	30
Ivan Haralambie	25
Fogorasi Ludovic	20
Balint Roza	15
N. Pârvu	10
Opra Zoltan	30
Tibad Iuliana	30
Brânzea Aurelia	25
Daniel Borişca	25
V. Munteanu	25
N. Stoica	30
Kisgörgy Ecaterina	25
Soci Ana	20
Palcu Florian	25
Deszi Arpad	40
Kereszteş Iuliu	40
Gyurka Ioan	40
Georgescu St.	40
Rociu Dionisie	35
Ceapâru St.	35
Hoffman Dionisie	35
Csiki Francisc	35
I. Tomulescu	30
Papp Samuilă	30
Iancu Ioan	30
I. Bodeanu	30
Szabo Rozalia	25

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI AL COMUNICAŢIILOR
Direcţiunea Technică de Lucrări Publice şi Comunicaţii

Publicatiune

No. 82412 din 12 Noembrie 1937

Se aduce la cunoştinţa amatorilor că, în ziua de 24 Noembrie 1937, ora 11, se va ţine a doua licitaţie publică, pentru darea în întreprindere a lucrărilor de construcţie a podului de lemn peste râul Timiş, în comuna Peştera judeţul Severin, în valoare, după deviz, de 225.000 de lei.

Termenul de executare a întregei lucrări este de 4 (patru) luni, dela data contractului.

Licitaţia se va ţine la data şi ora indicată mai sus, la Ministerul lucrărilor Publice şi al Comunicaţii or, Direcţiunea Tehnică şi la Serviciul judeţean de Drumuri Severin, în conformitate cu art 88—110, inclusiv, din legea contabilităţii publice, regulamentul de funcţionare al Oficiului Central de Licitaţii şi normele generale, publicate în Monitorul Oficial Nr. 127—1931.

In ofertele prezentate la licitaţie, se va arăta de către concurenţi, că s'a luat cunoştinţă de caetul de sarcini al lucrărilor în chestiune.

Concurenţii la licitaţie vor depune, pe lângă oferte, care vor fi închise şi sigilate, o garanţie de 8% din valoarea devizului, fie în numerar sau efecte de stat la purtător, care se va consemna la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni sau la oricare Administraţie Financiară din ţară.

Proectul lucrării se poate vedea în fiecare zi de lucru, între orele 12—12 jum., în localul Direcţiunii Tehnice, din Ministerul lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi la Serviciul judeţean de Drumuri Severin.

Nici o ofertă nu poate fi luată în consideraţie, dacă nu va fi însoţită de garanţia legală mai sus arătată.

Supra oferte nu se primesc.

p. Ministru (ss) M. Nicolau

p. Director, (ss) **C. Ticău**

Ministerul Industriei şi Comerţului
Direcţiunea Minelor

Publicaţiune

Se aduce la cunoştinţa celor interesaţi că, în ziua de 21 Decembrie 1937, ora 11, se va ţine la autorităţile miniere, licitaţie publică, pentru darea în exploatare, pe cale de arendare, a următoarelor cariere:

La Inspectoratul Minier Buzău, pentru cariera „Culmea-Samarului", din judeţul Buzău.

La Inspectoratul Minier Cernăuţi, pentru cariera „Varniţa", din judeful Hotin.

La Inspectoratul Minier Chişinău, pentru carierele: „Litta", din judeţul Orhei, „Cotova Cartofleanca", din judeţul Soroca, „Chetroşiţa-Veche", din judeţul Bălţi.

La Inspectoratul Minier Constanţa, pentru carierele: „Carabşii", „Curageachioi-Eralcea" şi „Bair Başi I", din judeţul Caliacra, „Canara No. 5", „Catul Nou No. 2", „Raşova No. I", din judeţul Constauţa, „Muchia-Hasanlar", şi „Tociu Culao", din judetul Tulcea.

Licitaţia se va ţine în conformitate cu dispoziţiunile Legei Minelor, art. 88—110 din Legea Contabilităţii Publice, regulamentul de funcţionare O. C. L. şi normele publicate în Monitorul Oficial No. 127—1931.

Condiţiunile de licitaţie, caetele de sarcini, precum şi orice informaţiuni, se pot vedea şi obţine în fiecare zi de lucru, dela autorităţile miniere, precum şi dela Ministerul Industriei şi Comerţului, Direcţiunea Minelor,—Serviciul Carierelor.

Permisele emise de Inspectoratele Miniere, anterior licitaţiei, conform art. 245 din Legea Minelor, vor fi valabile până la expirarea lor.

DIRECŢIUNEA MINELOR

MINISTERUL DE INTERNE
Direcţiunea Casselor şi Fondurilor Speciale

Publicaţiune

Se aduce la cunoştinţa generală că licitaţia publicată în „Monitorul Oficial" No. 258 din 8-XI-1937, anunţată cu No. 11573 din 5-XI-1937, pentru ziua de 8 Decembrie 1937 se va ţine din cauza urgenţei, în ziua de **23 Noembrie 1937,** ora 15, în Cabinetul Directorului Casselor şi Fondurilor Speciale din Ministerul de Interne, Pasagiul Comedia, colţ cu str. Poincaré (Academiei) **pentru executarea lucrărilor de reparaţii, transformări, etc., la Căminul funcţionarilor dependinţi de Ministerul de Interne din Călimăneşti (Vâlcea).**

Căminul are două imobile, unul cu 4 etaje şi altul cu un etaj apoi magazii, spălătorii, etc.

Lucrările, foarte importante şi urgente, sunt amănunţit descrise în devizul întocmit de Serviciul de Arhitectură al Ministerului.

Se primesc oferte fie pentru toate categoriile de lucrări arătate în deviz, fie separat pentru tinichigerie, closete noui, vopsitorie şi zugrăveli, zidărie, tâmplărie, pardoseli, instalaţiuni sanitare, electricitate, ascensor nou, canalizare, etc.

Odată cu oferta se va depune şi garanţia provizorie de 5% din valoarea ofertei.

Licitaţia se va ţine în conformitate cu dispoziţiunile L. C. P. şi regulamentul O. C. L.

Caetul de sarcini şi devizul se poate vedea în orice zi de lucru între orele 11—13 la sediul Caselor speciale.

No. 11775—13 XI.1937.

MINISTERUL FINANŢELOR
Serviciul Arhitecturii

PUBLICAŢIUNE

Se aduce la cunoştinţa celor interesaţi că în ziua de 8 Decembrie 1937, ora 10 a. m., se va ţine la Ministerul de Finanţe — în cabinetul d-lui Director General al Serviciului Arhitecturii — licitaţie publică cu oferte închise şi sigilate, pentru vânzarea terenului din Bucureşti, Calea Victoriei No. 10—21, denumit „Colos", proprietatea Ministerului de Finanţe.

Licitaţia se va ţine în conformitate cu art. 87 — 110 din Legea Contabilităţii Publice şi normele Oficiului Central de Licitaţii publicate în Monitorul Oficial No. 127 din 1931 precum şi caetul de sarcini aprobat de Oficiul Central de Licitaţii.

Terenul ce se vinde este liber de orice sarcini şi are o suprafaţă de circa 1613 m. p., iar preţul care începe licitaţia este de 26.000 (două zeci şi şase mii) lei metrul pătrat.

Fixarea definitivă a suprafeţii terenului se va face imediat ce Primăria va termina lucrările străzii deschise.

Suma rezultată din licitaţie se va depune — în numerar—în termen de 30 zile dela aprobarea adjudecării şi măsurarea exactă a terenului, la Casa de Depuneri pe seama Ministerului de Finanţe, iar recipisa se va depune la Contenciosul Ministerului de Finanţe, cumpărătorul intrând în posesia terenului imediat după perfectarea formelor de transmisiune a proprietăţii.

Solicitatorii vor depune ofertele în ziua licitaţiei, în plicuri închise şi sigilate, iar în plic separat se vor depune recipisele de consemnare a garanţiei de 10 la sută din preţul ofertei.

Pentru cercetarea planului, caetului de sarcini şi orice alte informaţiuni, doritorii se vor adresa Serviciului Arhitecturii Ministerului de Finanţe între orele 10—13 în fiecare zi de lucru.

p. Ministrul Finanţelor,
(ss) Arh. CIORTAN

ITINERARIUL LINIEI IV DUNĂRE– LEVANT A.

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ARDEAL	PELEŞ	ARDEAL
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	3/XI	5/XII	23/XII
SOULINA	17 h.	—	3 „	5 „	23 „
	—	20 h.	3 „	5 „	23 „
CONSTANTZA	6 h.	—	4 „	6 „	24 „
	—	9 h.	6 „	8 „	26 „
ISTANBUL	7 h.	—	7 „	9 „	27 „
	—	8 h.	7 „	9 „	27 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	8 „	10 „	28 „
	—	15 h.	10 „	12 „	30 „
TRIPOLI	11 h.	—	13 „	15 „	2/I
	—	20 h.	14 „	16 „	3 „
BEIRUT	6 h.	—	15 „	17 „	4 „
	—	8 h.	18 „	20 „	7 „
PORT-SAID (facult.)	9 h.	—	19 „	21 „	8 „
	—	14 h.	20 „	22 „	9 „
JAFFA (facult.)	6 h.	—	21 „	23 „	10 „
	—	22 h.	21 „	23 „	10 „
HAIFA	6 h.	—	22 „	24 „	11 „
	—	20 h.	25 „	27 „	14 „
ISTANBUL	14 h.	—	29 „	31 „	18 „
	—	14 h.	29 „	31 „	18 „
CONSTANTZA	12 h.	—	30 „	1/I	19 „
	—	20 h.	2/XII	—	—
SOULINA	7 h.	—	3 „	—	—
	—	9 h.	3 „	—	—
GALATZ (BRĂILA)	18 h	—	3 „	—	—

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — LEVANT B.

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ	—	7 h.	12/XI	5/XII	24/XII	—	—
SULINA	17 h.	—	12 „	5 „	24 „	—	—
	—	19 h.	12 „	5 „	24 „	—	—
CONSTANTZA	6 h.	—	13 „	6 „	25 „	—	—
	—	12 h.	15 „	8 „	27 „	14 „	3 „
ISTANBUL	15 h.	—	16 „	9 „	28 „	15 „	4 „
	—	15 h.	16 „	9 „	28 „	15 „	4 „
HAIFA fac.	6 h.	—	21 „	14 „	2/I	20 „	9 „
	—	20 h.	23 „	16 „	4 „	22 „	11 „
IAFFA	6 h.	—	24 „	17 „	5 „	23 „	12 „
	—	20 h.	24 „	17 „	5 „	23 „	12 „
PORT-SAID	15 h.	—	25 „	18 „	6 „	24 „	13 „
	—	9 h.	27 „	20 „	8	26 „	15 „
ALEXANDRIA	6 h.	—	28 „	21 „	9 „	27 „	16 „
	—	16 h.	30 „	23 „	11 „	29 „	18 „
TRIPOLI (facult.)	6 h.	—	2/XII	—	—	—	—
	—	16 h.	2 „	—	—	—	—
IZMIR (facult.)	6 h.	—	5 „	26 „	14 „	1/II	21 „
	—	20 h.	5 „	26 „	14 „	1 „	21 „
ISTANBUL	8 h.	—	7 „	28 „	16 „	3 „	23 „
	—	8 h.	7 „	28 „	16 „	3 „	23 „
CONSTANTZA	10 h.	—	8 „	29 „	17 „	4 „	24 „
	—	20 h.	9 „	31 „	—	—	—
SULINA	6 h.	—	10 „	—	—	—	—
	—	9 h.	10 „	—	—	—	—
GALATZ	19 h.	—	10 „	—	—	—	—

NOTE : Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

MUNICIPIUL BUCUREŞTI
PRIMĂRIA SECT. II NEGRU

PUBLICAŢIUNE

Se aduce la cunoştinţa generală a amatorilor că în ziua de 30 Noembrie a. c., orele 11, se va ţine la această Primărie situată în str. Sfânta Vineri, licitaţie publică cu oferte închise şi sigilate, pentru darea în întreprindere a executării lucrărilor de pavaje pe următoarele străzi:

1) Pavarea cu piatră abrormă pe macadam la carosabil, asfalt şi bordură din beton la trotuare pe strada Rondă, deviz lei 1.970.000.

2) Asfaltarea trotuarelor şi bordură de beton pe str. Ţepeş Vodă, deviz lei 1.150.000.

3) Asfaltarea trotuarelor şi bordură de beton pe cal. Călăraşi partea dreaptă, porţiunea Orzari-Mihai Bravul. Deviz lei 690.000.

Lucrările de mai sus se execută în contul antreprizei Ing. N. I. Bossie.

4) Pavarea cu bolovani de râu la carosabil şi trotuare pe Aleea Vergului. Deviz lei 150.000.

5) Asfaltarea trotuarelor şi bordură de beton pe str. Pitiş. Deviz în valoare de lei 270.000.

6) Asfaltarea la carosabil şi trotuare cu borduri de beton, pe Bd. Mărăşeşti, porţiunea între Str. Cantemir şi Bradului. Deviz lei 640.000.

Supra oferte nu sunt admise.

Garanţia de admitere este de 5 la sută în numerar sau efecte de Stat, sau garantate de Stat, la purtător, socotite la valoarea lor nominală, care va completa de adjudecător la 10 la sută anticipat cantractărei.

Orice informaţiuni se pot lua de la Serv. Ad-tiv, orele 11-13.

Art. 88—110 din L. C. P. art. 229-230 din legea Ad-tivă şi 266 din Codul Penal, sunt aplicabile acestei licitaţiuni.

Primar, **I. ATANASIU**

Şeful Serv. Ad-tiv, **Al. Velniţă**

No. 24510-4512-24516, 3493-3498 B/937

12 Noembrie 1937

MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI
Biuroul Presei

Angajări de Radio-Telegrafişti şi Electricieni la Ministerul Aerului şi Marinei

Ministerul Aerului şi Marinei angajează, prin concurs, 38 maeştri radio-telegrafişti şi electricieni diurnişti, de naţionalitate română, retribuiţi cu 4.000 lei lunar, îndeplinind următoarele condiţiuni:

Să fie cetăţean român şi de origină etnică română;

Să nu depăşească vârsta de 30 ani;

Să fi satisfăcut legea recrutării;

Să fie absolvent a 3 clase de liceu sau a unei şcoale de meserii sau altă şcoală echivalentă;

Să fi profesat meseria de monteur radio sau electrician, cel puţin 2 ani într'o întreprindere tehnică, dovedind aceasta prin certificate.

Să se bucure de o sănătate deplină.

Concursul va începe în ziua de 30 Noembrie, ora 8 dimineaţa în localul Centrului de Instrucţie al Aeronauticii, Pipera.

Cererile, însoţite de actele notate mai jos, vor fi adresate cel mai târziu până la 27 Noembrie a. c., ora 12, la M. A. M., Direcţia personalului:

Extras de pe actul de naştere;
Certificat de naţionalitate;
Certificat de studii;
Certificat de bună purtare;
Dovadă de satisfacerea serviciului militar;
Certificate de întreprinderi;
Carte de meşter.

Administraţia Comercială a Porturilor şi a Căilor de Comunicaţie pe Apă
P. C. A.

PUBLICAŢIUNE

No. 1429. 13 Oct. 1937

Serviciul Central de Economat P. C. A. ţine licitaţie publică pentru furnizarea de piese de schimb la drăgi.

Licitaţia va avea loc în ziua de 15 Noembrie 1937, ora 12, în birourile Serviciului Central de Economat din str. Domniţa Anastasia No. 16, etaj III.

Specificaţia şi caetul de sarcini cu condiţiunile tehnice şi administrative se pot vedea zilnic în birourile Serviciului.

Direcţiunea Porturilor Maritime,
CONSTANŢA

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa generală că, în ziua de 22 Noembrie 1937, ora 10 a. m., se va ţine la Constanţa, în birourile Direcţiunei Porturilor Maritime, un examen pentru ocuparea postului

de Radiotelegrafist Maritim

Postulanţii vor trebui să fie de naţionalitate română, să posede brevetul de radiotelegrafist şi cunoştinţele din programul examenului.

Actele se vor înainta până cel mai târziu în ziua de 18 Noembrie 1937.

Condiţiunile examenului se pot vedea la Direcţiunea Porturilor Maritime, în orele de serviciu.

Direcţiunea Porturilor Maritime
10838, 6 Noemb. 1937.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" și „DACIA"

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	4/ X	11/ X	18/ X	25/ X	1/XI	8/XI
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	7 „	13 »	21 „	27 „	4 „	10 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	7 „	14 »	21 „	28 „	4 „	11 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	—	» » 12	—	16 „	—	30 „	—	13 „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec	—	D-că » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	9 „	18 „	23 „	1/XI	6 „	15 „
	Plec.	D-că » 14	Marți » 14	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	11 „	—	25 „		8 „	—
	Plec.	» » 24	—	11 „	—	25 „	—	8 „	—
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
	Plec.	» » 11	—	12 „	—	26 „	—	9 „	—
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
	Plec.	» « 15	» » 15	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINEI : MEDITERANĂ — OCIDENTALA (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA		Sosiri	Plecări	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (Brăila)		—	7 h.	—	20/XII	—/ I	—/ II	—/III
SOULINA		16 h.	—	—	20 „	—	—	—
		—	17 h.	—	20 „	—	—	—
CONSTANȚA		6 h.	—	—	21 „	—	—	—
		—	15 h.	—	23 „	12 „	9 „	2 „
ISTANBOUL		11 h.	—	—	24 „	13 „	10 „	3 „
		—	18 h.	—	25 „	13 „	10 „	3 „
PIREU		10 h.	—	—	26 „	15 „	12 „	5 „
		—	10 h.	—	28 „	16 „	13 „	6 „
IZMIR (fac.)		8 h.	—	—/XII 1 „	29 „	17 „	14 „	7 „
		—	18 h.	1 «	29 „	17 „	14 „	7 „
MALTA		18 h.	—	4 „	1/ I	20 „	17 „	10 „
		—	18 h.	5 „	2 „	22 „	19 „	12 „
TRIPOLI (fac)		18 h.	—	6 „	3 „	23 „	20 „	13 „
		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
sau TUNIS (fac)		18 h.	—	6 „	3 „	23 „	20 „	13 „
		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
sau NAPOLI (fac)		6 h.	—	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
sau GENOVA (fac)		6 h.	—	8 „	5 „	25 „	22 „	15 „
		—	18 h.	8 „	5 „	25 „	22 „	15 „
MARSILIA		6 h.	—	10 „	7 „	29 „	26 „	19 „
		—	18 h.	14 „	11 „	2/ II	2/III	23 „
ORAN. (fac)		6 h.	—	16 „	13 „	5 „	5 „	26 „
		—	18 h.	17 „	14 „	5 „	5 „	26 „
ALGER (fac)		18 h.	—	18 „	15 „	6 „	6 „	27 „
		—	18 h.	20 „	17 „	7 „	7 „	28 „
MALTA (fac)		11 h.	—	23 „	20 „	10 „	10 „	31 „
		—	14 h.	23 „	20 „	10 „	10 „	31 „
ISTANBOUL		11 h.	—	26 „	23 „	13 „	13 „	3/IV
		—	17 h	26 „	23 „	13 „	13 „	3 „
CONSTANTZA		13 h.	—	27 „	24 „	14 „	14 „	4 „
		—	20 h.	—	—	—	16 „	6 „
SOULINA		6 h.	—	—	—	—	17 „	7 „
		—	7 h.	—	—	—	17 „	7 „
GALATZ (Brăila)		16 h.	—	—	—	—	17 „	7 „

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării şi cu nenumărate întrebuinţări în industrii şi meserii.

MUNCA, TIMP ŞI BANI *economisiţi întrebuinţând* **ARAGAZ**

Cereţi depozitarului din oraşul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuinţarea de **ARAGAZ** *în comparaţie cu alte combustibile.*

DEPOZITARI IN TOATE ORAŞELE DIN ŢARA

LA BUCUREŞTI

Reprezent. „ARAGAZ", Calea Victoriei, 51 ★ Tel. 3.99.51 şi 4.68.60

Magazinul „SANITAS", B-dul I. C. Brătianu, 36 ★ Tel. 2.31.55

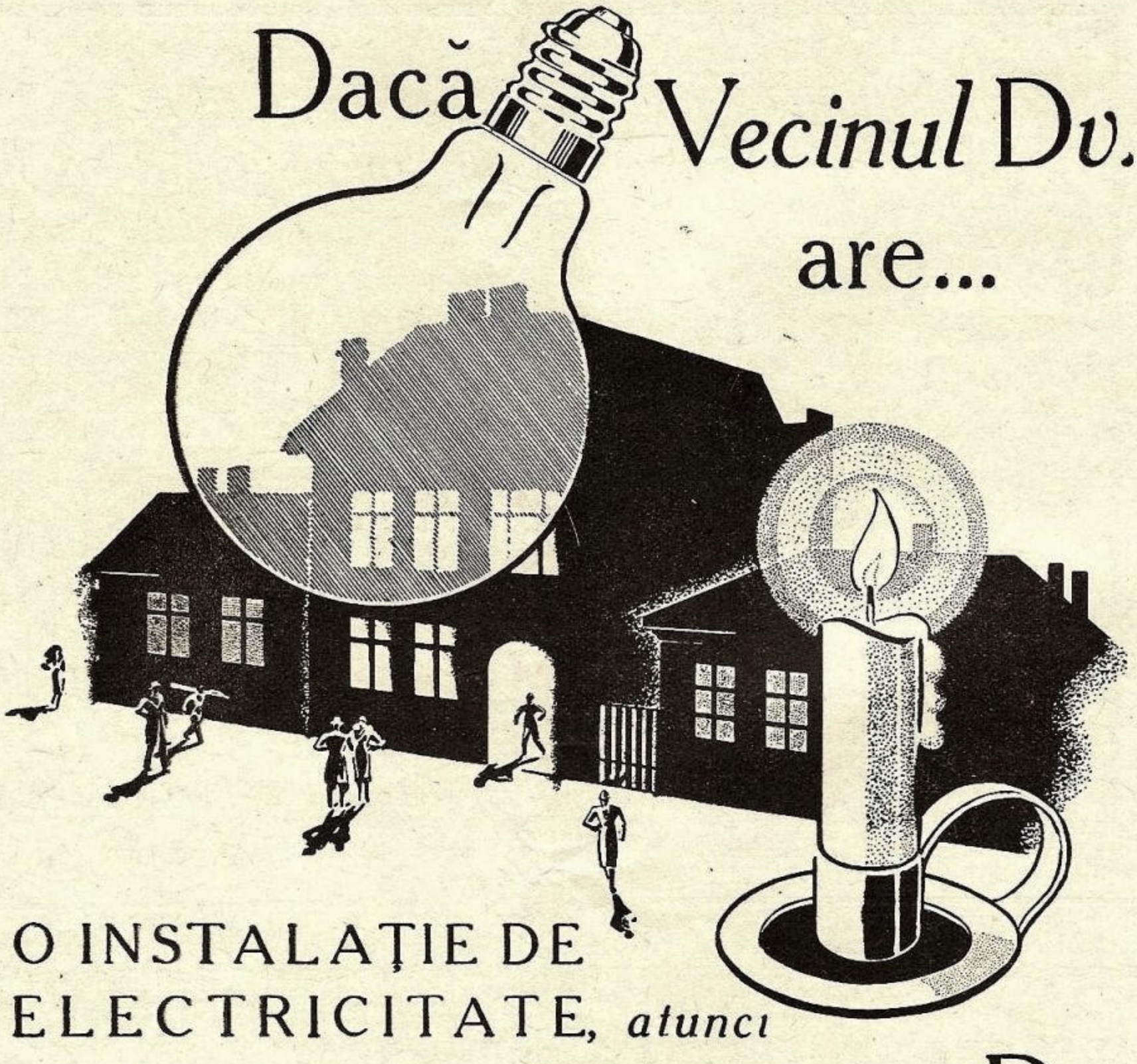
SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ★ SOCIETATE ANONIMĂ ★ REZERVE: 195.000.000

BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor. ■ Primeşte depuneri spre fructificare. ■ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate. ■ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe 6 luni şi pe un an.



V. Basarabescu	40	Danciu Miron	30	Olga Ozantho	20
Mănuilă Iosif	35	V. Stroie	15	Elena Ştefănescu	20
Gaal St.	35	I. Iliescu	30	Sarközy Carol	15
Olăraş Aurel	30	Ana Vlădăreanu	30	Olariu Victor	20
Navrea Irina	30	Maria Birea	25	Prada Anton	35
C. Ionescu	30	Clara Köge	25	I. Ardeleanu	15
I. Aldea	25	Rozalia Schuster	25	I. Tăru	15
Csabay Iuliu	25	Elena Feher	25	Gh. Burlacu	15

SITUAȚIA SUBSCRIERILOR PENTRU NOUL VAS-ȘCOALĂ „MIRCEA" LA FINELE LUNEI OCTOMBRIE 1937

Dela 11 Decembrie 1936 **şi până la** finele lunei Octombrie 1937, s'a subscris în total suma **de lei 3.898.482**, din care total s'a' încasat de Liga Navală **3.325.282 lei**, care s'a şi vărsat Ministerului Aerului şi Marinei, prin **recipisele** Cassei de Depuneri.

Diferența de 573.200 **lei, urmează să** se încaseze dela :

Cassa de credit a funcț. soc. g-rale de gaz şi electr.	300.000
Centrala L. N. R.	100.000
Prefecturile : Hunedoara	10.000
Roman	5.000
Durostor	5.000
Ad-ția Financiară, plata unei ordonanțe a prefecturei	10.000
Primăria municipiului Timişoara	5.000
Primăria Focşani	3.000
Fabrica de acumulatori *„Tudor"*	125.000
Inginer Caranfil N.	10.000
General Negreanu N.	200
Total lei	573.200

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

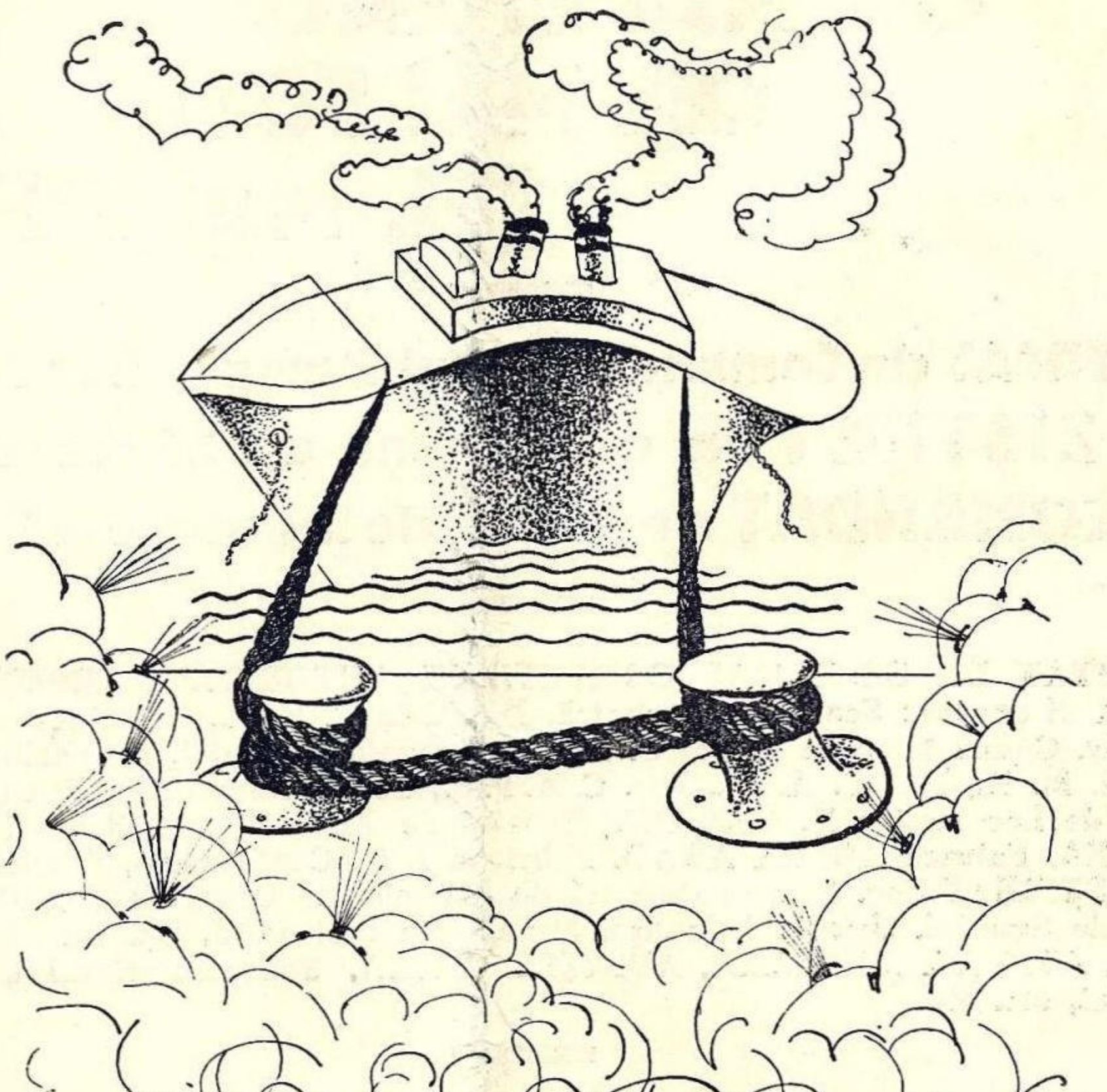
Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

Cablurile VERIFORM sunt speciale pentru lucru maritim, deci la nevoe, dați comenzile Dvs. la

ANGLIA S.A.R



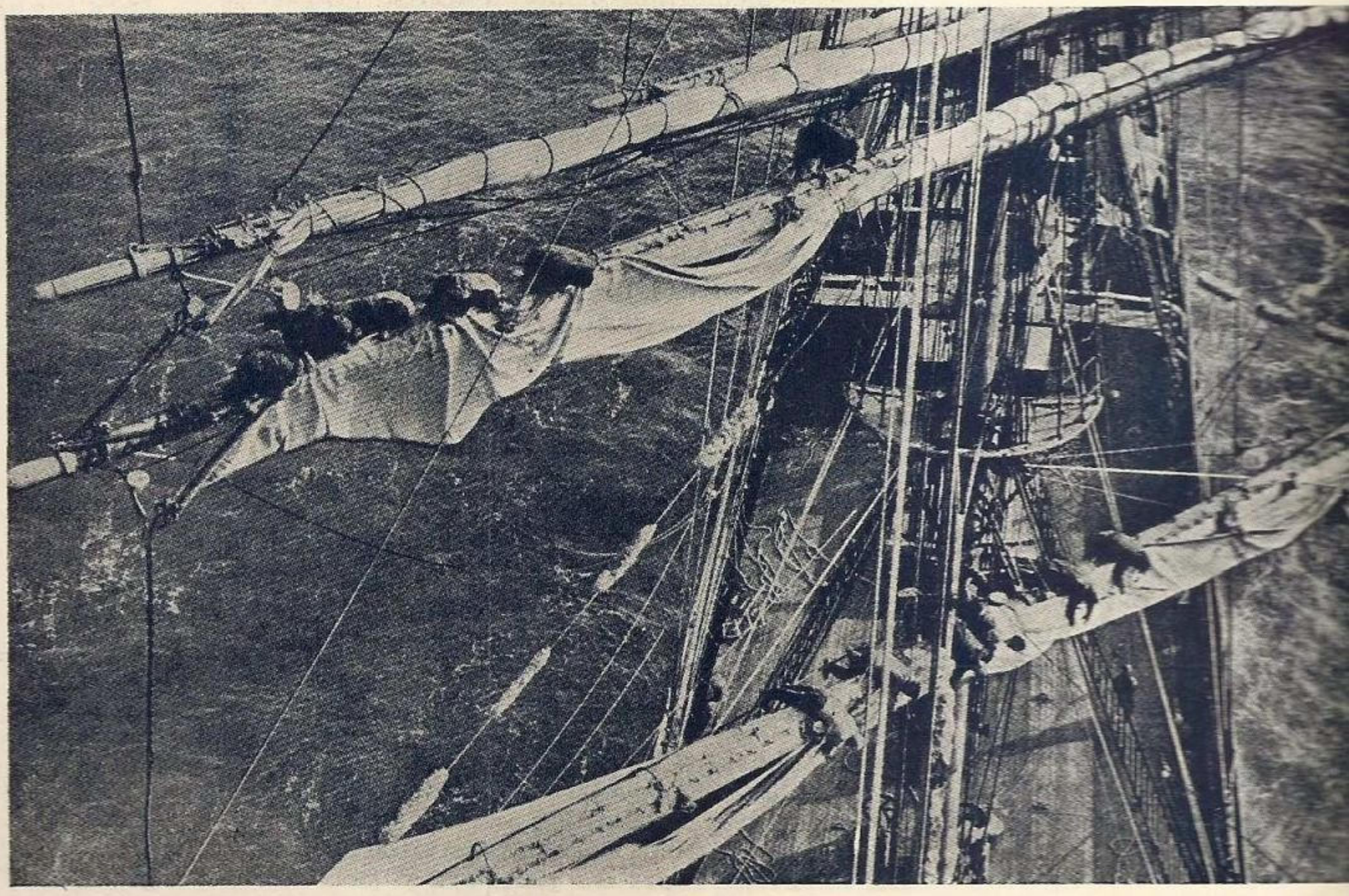
FABRICA DE CABLURI
PLOESTI

Numai calitatea este adevărata economie

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

Prețul Lei 20.—

MAREA NOASTRA



TINERETUL PE VERGILE NOULUI MIRCEA.

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No 12. — ANUL VI

„Cheia mărimii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 12

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Decembrie 1937

CUPRINSUL:

Vice-Amiral I. Bălănescu: Un omagiu pios pentru Lt. Comandor Petre Demetriade . . . Pag. 313
*** Propuneri pentru sporirea numărului membrilor şi intensificarea propagandei „ 315
Virgil D. Vasiliu: Raportul între Dreptul Fluvial şi Dreptul Maritim . . . . . „ 318
Cpt. M. Petrovici: Viaţa şi opera Amiralului Fisher . . . . . „ 322
Radu Ciocârdel: Curenţii marini din Baia Balcic „ 324
I. Claudian: Cu „Santa-Maria" la drum . . . . . „ 325
Podul de peste Dunăre . . . . . „ 329
Nina: Nava Şcoală . . . . . „ 330
Anne Marie Rudeanu: Linişte . . . . . „ 330
B. B. Cedan: Marină . . . . . „ 330
Lilla Giuşcă Sperantia Simfonia rece . . . . . „ 330
O. P.: O poveste cu taifun . . . . . „ 331
Lt. Isbăşescu: Diavolul mării . . . . . „ 333
Din toată lumea . . . . . „ 337
Informaţii-Noutăţi-Recenzii . . . . . „ 338
*** Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea" . . . . . „ 345

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	„ 150
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat, cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1937

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei: Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST.-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10. acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9:* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7*, 10% reducere la încălţăminte.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

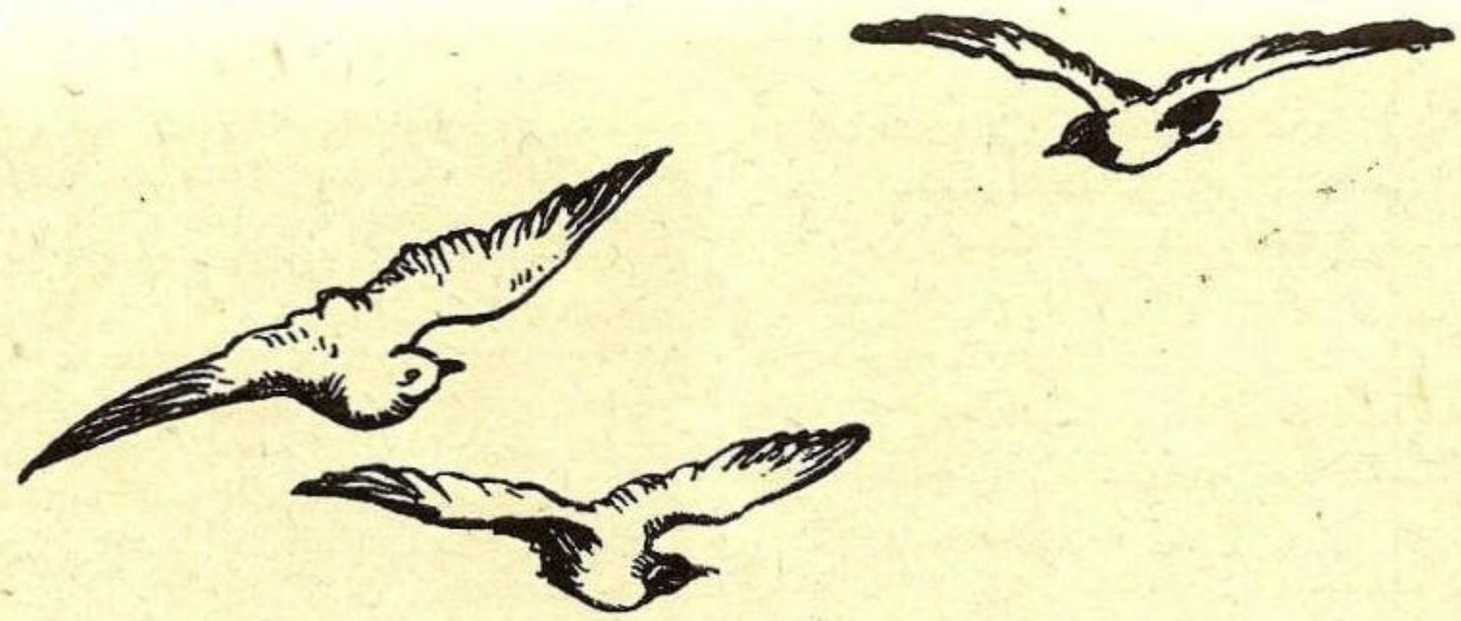
ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.10 şi soseşte în Bucureşfi la ora 10 precum şi cu trenul de percnane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6.46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —



Un omagiu pios pentru Lt. Comandor Petre Demetriade.

Intru'una din Duminicile trecute familia şi câţiva Amirali şi Comandori bătrâni din rezerva Marinei, au luat parte la serviciul de pomenire săvârşit în micuţa biserică „Stejar", în memoria L-tului Comandor Petre Demetriade.

Se împlineau treizeci de ani de când timpul acoperea cu lespedea uitării o comoară de gândire, energie şi distincţiune, căci comoară se poate numi cu adevărat bogăţia de însuşiri sufleteşti ce alcătuiau fiinţa lui Petre Demetriade. El a purtat în suflet un cald ideal pentru înălţarea Marinei Regale şi acest ideal curat ni l-a transmis nouă, cari mai târziu, inspiraţi la Şcoala lui, am mers pe drumurile deschise de el şi am luptat din răsputeri pentru continuarea operii lui.

Activitatea lui în anii 1905, 1906 şi 1907 în calitate de Director al Marinei în Ministerul de Război, condus pe atunci de generalul Gh. Manu, a făcut epocă şi i-a încoronat toate sforţările depuse de a scoate Marina dintr'o stare critică de lâncezire şi inerţie. El a îndrumat Marina spre adevăratele ei ţeluri şi misiuni de apărare fluvială şi maritimă.

El a scris şi a luptat pentru a dovedi *necesitatea creării unei puternice forţe navale pe Dunăre*, el a obţinut creditul de 12 milioane lei aur în anul 1905, din care s'au comandat al Stabilimentul Tecnic Triestin 4 monitoare tip Brătianu şi la şantierul Thomas Iron 8 vedete tip *Grigore Ioan*. Aceste nave fluviale au constituit *prima escadră de luptă pe Dunăre* a ţării noastre

Această *escadră de Dunăre* a purtat cu mândrie şi demnitate pavilionul ţării pe Dunărea românească, iar două monitoare au urcat Dunărea până la Viena, câţiva ani după terminarea războiului mondial.

Această escadră a impus voinţa ţării noastre inamicului de la Sud, la flancul armatei de operaţiuni în campania din 1913 şi a luptat vitejeşte în răsboiul de întregirea neamului,, înscriind pagini neuitate în istoria Marinei Regale în luptele dela Turtucaia, Topal, Hârşova până la gurile Dunării.

Visul de aur al lui Petre Demetriade s'a împlinit.

Lt. Comandor P. Demetriade

Escadra de Dunăre și-a îndeplinit misiunile tactice, așa cum le-a întrezărit el în războiul pe Dunăre. Dar proectele lui Petre Demetriade nu se limitau la dotarea Marinei numai cu nave de luptă fluviale.

El studiase planul măririi flotei noastre la mare și dacă o boală nemiloasă nu i-ar fi retezat firul vieții așa de timpuriu, tot el ar fi realizat prima comandă a navelor noastre de mare.

Opera lui Petre Demetriade trebue să rămână vie în sufletele ofițerilor Marinei Regale, căci el este unul din cei mai prețioși luptători pentru ridicarea acestei arme de elită în primele momente de adevărată organizare. Profităm de acest prilej pentru a exprima omagiile de adâncă recunoștință acestui distins fiu al patriei și îl dăm drept pildă de pasionată dragoste și sincer devotament pentru Marină, generațiunilor de marinari. Fie-i eternă memoria.

Vice-Amiral *J. BĂLĂNESCU*

Căldura entusiasmului, transmisă nouă de Locotenent Comandorul Petre Demetriade și de noi celor mai tineri se poate vedea și din rândurile de mai jos, adresată d-lui Amiral Coandă cari au însoțit o a doua donațiune pentru nava școală „Mircea :

DOMNULE AMIRAL,

Cu profund respect vă anunț că prin mandatul poștal No. 451, al oficiului Cerna-Vodă, am expediat astăzi, pe adresa Ligei Navale, suma de lei 5.000, ce reprezintă rezultatul subscrierei pe lista No. 2.079, ce mi-ați încredințat.

Evident, rezultatul este mult prea modest, în raport cu scopul înălțător ce se urmărește dar, datorită izolării în care mă găsesc, față de publicul orășan, prin serviciul ce-l dețin în instituție, deci cunoștințele mele între aceștia rezumându-se la un număr infim de mic, sunt mulțumit că am putut obține și atât, însă cu drag dat din partea fiecăruia.

Cu toate acestea, îmi permit însă a vă cere îngăduința, să evidențiez frumosul gest al unor subscrișI de pe listă : „Personalul și trupa Depozitului Hinog".

Dacă „Personalul", a subscris pentru a doua oară în acelaș scop, au făcut-o însă cu tot dragul, ca unii ce și-au trăit parte din primii ani ai carierei lor pe puntea de lemn, bricuită de ei în veselie și glume, a bătrânului Mircea.

A fost o datorie a lor față de cel cari le-au oțelit sufletele, le-au modelat simțirile.

Au înțeles și s'au manifestat.

Nu tot astfel cu trupa. Ei nu au cunoscut nici când pe acel Mircea al trecutului Marinei Regale de azi, poate mulți din ei nici cunoștință nu aveau că Marina are și ea nave ce-și flutură stindardul țărei lor pe'ntinsul apelor străine și aceasta, datorită depărtărei meleagurilor pe unde au trăit, până a se fi înrolat ca marinari în armata țărei, deci ne formați în a simți pentru ea sau a înțelege rostul scopului ce se urmărește, prin subscripția deschisă de Ligă.

Și... totuș au subscris, au subscris mult, față cu drepturile lor de soldă.

Menționez însă că această subscriere a lor a fost unanimă, iar de felul cum fiecare a înțeles-o, tabelul anexă este îndestul de lămurită, reeșind din el variația valorilor subscrise, ceia ce denotă că gestul lor, este departe de a constitui acel „obligat" a o face.

Ca șef al lor, nu am făcut decât a le complecta înțelesul apelurilor frumoase și pline de toată căldura al acelora cari, în dragostea ce o au pentru Mare și Marină, au înțeles a o face, fie pe calea undelor la radio, fie pe calea scrisului, ziare sau reviste.

Nu li s'a impus deci nimic. Nu li s'a fixat o sumă. Li s'au explicat rostul și ei au înțeles că, prin obolul lor renunțând poate la un pachet de tutun sau un alt bun pentru viața lor de ostaș, contribuind în mic și poate... servind de exemplu, vor avea mândria să o poată spune, mâine, în satul lor, la vestea apariției noului Mircea : „Și eu am fost marinar și ca bun fiu al ei, am contribuit cu solda mea, pentru cel ce azi a sosit, să formeze ca oameni, pe cei ce au venit după noi".

In modestia lor, în dragostea lor pentru instituție, țară și tron, au făcut-o ; al lor este meritul lor, lă se cuvine toată lauda.

Deci călduros vă rog a nu mi se atribui mie nimic.

Dacă prin suma subscrisă în trecut, de către Cercul Maeștrilor din Divizia de Mare, nu am avut decât mulțumirea ca, fiind un ales al lor în a-i sfătui și îndruma în drumul carierei lor, să pot traduce în fapt o frumoasă îndrumare dată mie de bunul sfătuitor d. C-dor Drăghicescu, făcându-mă înțeles pe lângă camarazii mei, în a subscrie cu drag și bună voință, tot astfel astăzi, nu am decât mulțumirea sufletească de a mă fi putut face înțeles față de frații mei de arme, în marea dragoste ce o simt pentru inițiativa, căreia m'am devotat din crudă tinerețe, și în amintirea celei mai frumoase și rodnice campanii făcută în cei 15 ani de ambarcare, efectuați, în cariera mea „Mircea în 1914".

Dacă am scris cele de mai sus, am făcut-o numai spre a se înțelege că, procedând astfel cum am procedat și în cazul Maeștrilor și în cazul trupei de sub ordinele mele o repet, nu a fost decât un îndemn al dragostei, plină de toată recunoștința ce o am față de instituție și îndrumători mei dar, în special, în amintirea prea frumoasă a clipelor trăite pe Mircea, cari a fost prima navă în viață-mi pe cari păș'am eu, copilul crescut pe malul Dâmboviței în București.

Inchei deci cu călduroasa rugăminte : nici o laudă mie, pentru a nu mi se da ocazia de a suferi prin faptul de a nu fi fost înțeles de bunii mei îndrumători.

Respectuos rugându-vă Domnule Amiral a primi asigurarea întregului meu respect și devotament ce întotdeauna voi avea pentru D-voastră.

Să trăiți,

Maestru Mil. Principal
DRĂGUȘANU
Depozitul Muniții Hinog
Cerna-Vodă

PROPUNERI

pentru sporirea numărului membrilor şi intensificarea propagandei.

Prin statutele ei fundamentale, *Liga Navală Română* şi-a fixat următoarele ţeluri de activitate :

a) Să contribue la desvoltarea puterii maritime româneşti ;

b) Să lupte pentru realizarea programului naval al marinei naţionale ;

c) Să cultive, să răspândească şi să întreţină vie, în inimile tuturor românilor, dragostea de Mare ;

d) Să formeze o conştiinţă marinărească puternică, organizând excursii, navigaţie de studii, sporturi nautice, şcoale de înnot, expoziţii maritime ;

e) Să creeze o viaţă maritimă pe litoralul românesc ;

f) Să înfiinţeze şi să sprijine instituţiunile de credit şi ajutor pentru marinari ;

g) Să întemeeze un institut pentru hidrografie şi oceanografie.

Am extras numai aceste puncte principale din programul de activitate al *Ligii Navale Române,* pentru a se vedea câmpul întins şi rodnic de realizări ce ni se deschide înainte pentru viitor.

Insuşi *Majestatea Sa Regele Carol II-lea* — Preşedinte activ al *Ligii Navale Române* — în cuvintele înălţătoare cu care a binevoit să onoreze prima pagină din numărul festiv al revistei „MAREA NOASTRĂ", punând în relief opera importantă ce urmează să fie înfăptuită de *Liga Navală Română,* se exprimă astfel :

„Opera naţională ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română *incepe de azi înainte. Este o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bună voinţă, ci massa cea mare a populaţiei româneşti.*

„Iubirea de Mare şi spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni şi aş avea o nespusă mulţumire dacă Liga Navală Română *va reuşi pe deplin să propage în mulţime această dragoste şi acest spirit".*

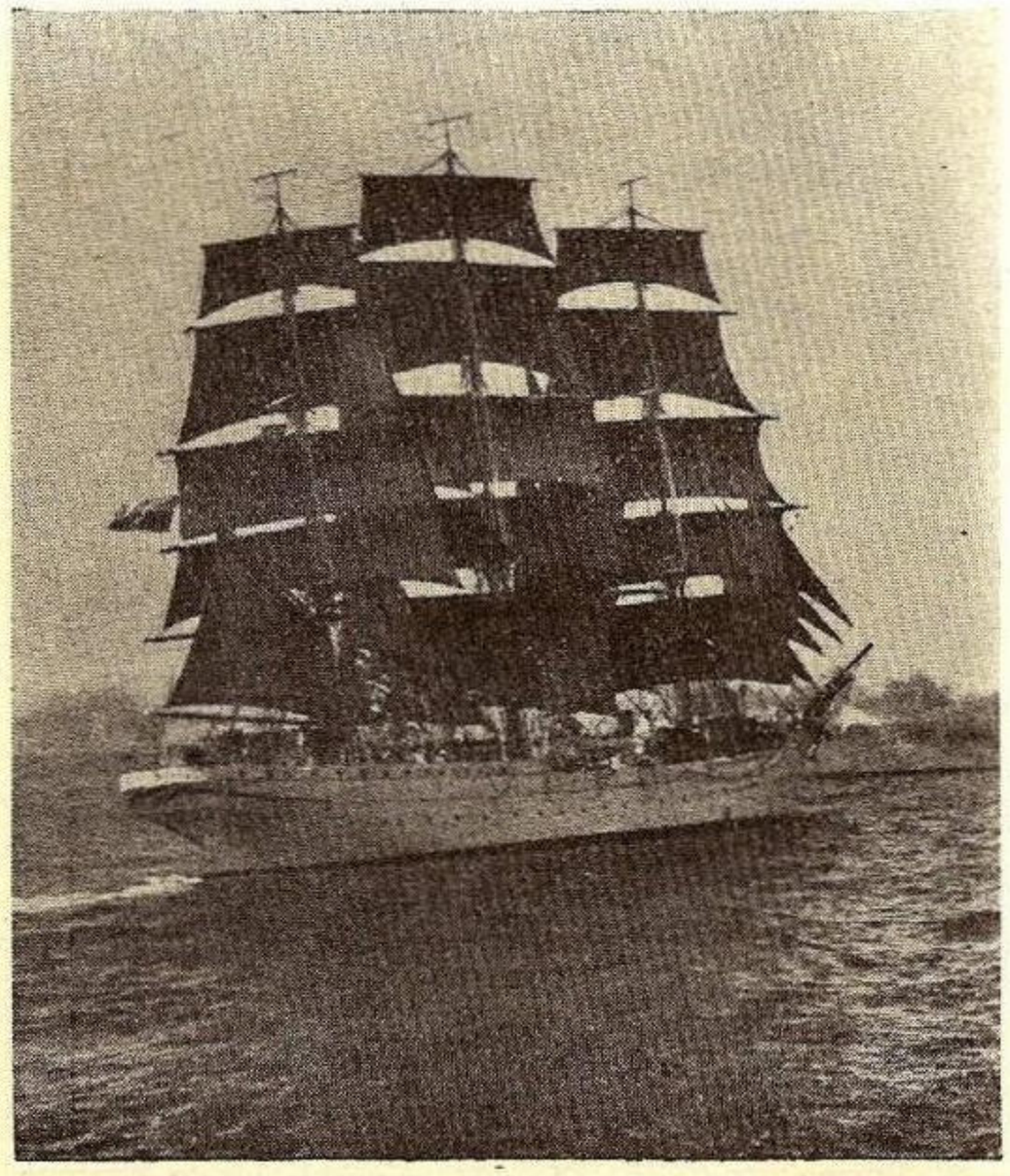
Iată lozinca *Ligii Navale Române,* iată misiunea ei morală şi patriotică : să infiltreze în sufletele românilor *iubirea de mare şi spiritul marinăresc*

Inainte de a exprima tot ceeace ar putea realiza Liga Navală Română în această direcţiune, este bine să aruncăm o privire asupra structurei câtorva organizaţii similare străine, pentru a ne da seama cum a evoluat activitatea lor, ce anume probleme formează preocuparea lor şi cari sunt mijloacele financiare cu cari au reuşit să asigure soluţionarea diferitelor probleme ce au urmărit.

A. — LIGA NAVALĂ JUGOSLAVĂ (Jadranska Straja) „SANTINELA ADIATICEI", are 725 secţiuni, 96.000 membri la care se adaugă 137.000 membri din tineretul şcolar.

Această ligă şi-a impus misiunea de a păstra caracterul naţional maritim, tradiţiile maritime, extinderea orientării maritime în economia ţării, propaganda pentru Marina de Război şi Comercială, organizarea turismului pe apă, organizarea vacanţelor tineretului pe litoralul maritim.

După 14 ani de activitate, această ligă a reuşit să realizeze următoarele înfăptuiri :



Nava Şcoală polonă „Dar Pomorza" Dăruită de Liga Morska

a) O mare activitate publicistică ;

b) A lansat o subscripţie publică şi a adunat fondul pentru construcţia navei-şcoală *„Jadran", donată Marinei de Război Jugoslavă.*

c) A construit şase căminuri pentru tineretul şcolar pe litoralul maritim, organizând în apropiere tabere maritime.

Işi mai propune să construiască încă patru căminuri similare.

d) A înfiinţat un muzeu maritim la Split.

B. — LIGA NAVALĂ POLONEZĂ, — are o organizaţie foarte puternică ce poate servi de model tuturor Ligilor Navale ale ţărilor mijlocii şi mici, cu un litoral maritim redus. Această Ligă îşi are sediul la Varşovia şi este instalată într'un local cu 15 camere, în care activează un preşedinte, un director şi 6 şefi de secţiuni, ajutaţi de 50 de funcţionari.

Liga cuprinde următoarele secţiuni :

1. *Secţiunea Propagandei Maritime,* cu următoarele reviste : *Polonia pe Mare,* tiraj 235.000 exemplare (revistă pentru populaţia satelor) ; *Marea,* tiraj 150.000 exemplare, pentru intelectuali ; *Furtuna,* tiraj 40.000 exemplare pentru marinari şi public.

2. Secţiunea maritimă şi colonială ;

3. Secţiunea navigaţiei fluviale ;

4. Secţiunea apărării maritime (ţine legătură cu Marina de Război) ;

5. Secţiunea educaţiei maritime şi sportive a tineretului ;

6. Secţiunea financiară, cu timbrul flotei naţionale.

Liga posedă o bibliotecă bogată şi o tipografie proprie.

Realizările importante ale acestei Ligi, cu un număr de 1.000.000 membri sunt :

1. Construcţia navei-şcoală *„Dar Pomorza"* a Marinei Comerciale ;

2. Construcţia şi organizarea *Şcoalei Marinei Comerciale* dela Gdynia, şcoală înzestrată cu o clădire model, căreia sunt ataşate numeroase laboratoare nautice şi ştiinţifice, ateliere mecanice şi electrice ;

3. Comanda unui distrugător tip *Grom* de 2.300 tone şi a două submarine de 10.000 tone, pentru Marina de Război.

Toţi funcţionarii de stat sunt în mod obligatoriu, membrii *Ligii Navale Poloneze*.

C. — LIGA NAVALĂ BULGARĂ, — condusă de deviza : *„Prin Mare şi Dunăre spre progres"*, activează cu mare folos pe tărâmul educaţiei maritime a poporului bulgar.

Are un număr de 10.000 membri.

Liga Navală Bulgară, are înfăptuite următoarele realizări :

a) A făcut sugestiuni judicioase autorităţilor maritime şi a obţinut modificări importante la legi în privinţa navigaţiei, organizării porturilor şi pescuitului ;

b) A organizat pe scară întinsă coloniile şcolare pe litoralul maritim ;

c) A reuşit să construiască şase bazine de înnot pentru tineretul şcolar în interiorul ţării. Liga luptă pentru a face ca *nataţia* să devină un sport popular.

d. A înfiinţat la Varna un *Institut ştiinţific de cercetări asupra Mării Negre*, care are concursul Universităţii, al Academiei de Comerţ şi al Camerelor de Comerţ din ţară.

Nu vom trece mai departe în cercetarea activităţii şi realizărilor altor Ligi Navale, căci din cele expuse se vede cât de multe foloase morale, patriotice şi economice poate aduce o Ligă Naţională, în ţările unde viaţa maritimă este în stare embrionară şi unde populaţia maritimă este redusă şi în formare şi unde trebuesc eforturi continue şi supraomeneşti, pentru a atrage şi îndruma poporul spre o meserie atât de grea şi atât de plină de riscuri, cum este *meseria mării*.

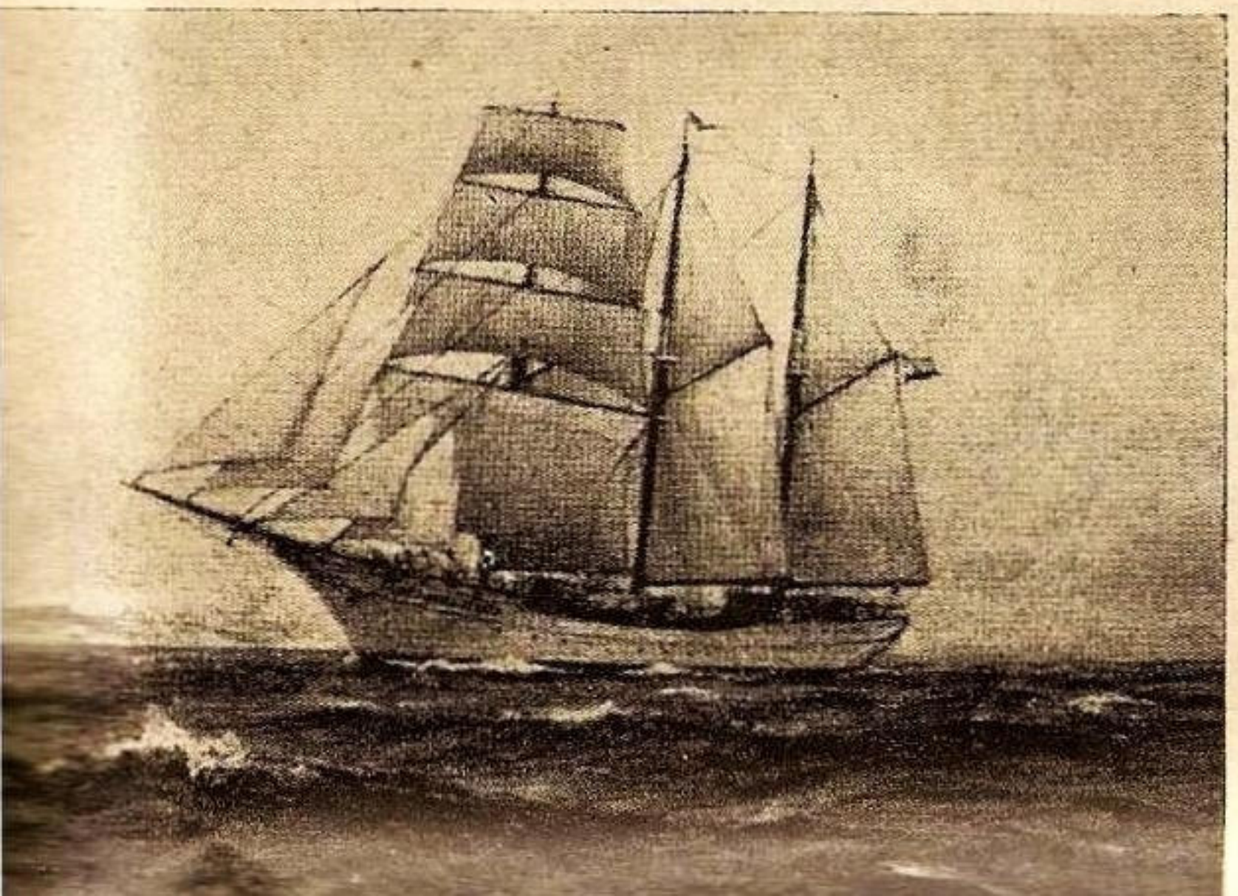
Vom trece acum la *situaţia Ligii Navale Române*.

Printr'o iniţiativă demnă de admirat, isvorîtă din cel mai curat sentiment marinăresc, ocrotită de Inalta protecţie a *Majestăţii Sale Regele Carol II-lea* şi a Familiei Regale, Liga noastră a luat fiinţă în Martie 1927, astfel că putem spune că Liga fiinţează şi activează de 10 ani.

Dacă cercetăm aceşti 10 ani de existenţă ai *Ligii Navale Române*, nu ne putem opri de a adresa cele mai profunde simţăminte de recunoştinţă *Majestăţii Sale Regelui Carol II-lea*, preşedintele nostru activ, cele mai legitime cuvinte de laudă conducătorilor, neobosiţilor secretari generali, cari s'au succedat şi micului număr de funcţionari, cari i-au ajutat să asigure propaganda şi apariţia unicei reviste *„Marea Noastră"* de care dispune Liga în prezent.

Cu un amar regret trebue însă să facem constatarea că din cauza lipsei de mijloace materiale, Liga Navală

Nava şcoală „Jadran", dăruită de Liga Navală Jugoslavă,



O tabără maritimă a Ligei Maritime Bulgare.

Română a rămas redusă la un aparat central anemic, în neputinţă de a îmbrăţişa toate marile *probleme de progres naval şi politica marinărească pe care şi le-a înscris în programul ei.*

Numărul membrilor, cu toate apelurile şi sforţările făcute, într'o ţară cu 19.000.000 locuitori, nu a depăşit cifra de 4000.

Este foarte trist şi îngrijorător acest bilanţ.

Singura mare înfăptuire concretă, care face cinste *Ligii Navale Române* şi donatorilor, *este subscripţia pentru nava-şcoală* „MIRCEA". Cu prilejul acestei subscripţii s'a făcut constatarea insuficienţei aparatului funcţionăresc al Ligii, ai cărei funcţionari prezenţi covârşiţi de ocupaţiunile propagandei şi de primirea donaţiunilor cheltuesc o energie şi un timp, destul de preţioase, pentru a asigura corespondenţa şi contabilizarea sumelor, adunate, urmată de vărsarea lor la Direcţia Intendenţei din Ministerul Aerului şi Marinei.

Aceste toate îndatoriri se îndeplinesc de Vice-Preşedinte, Secretarul General, Administratorul şi trei funcţionari.

Nu credem că mai trebuesc aduse alte argumente pentru a arăta lipsurile materiale şi de personal în care se găsesc în prezent Liga Navală Română şi cu regret trebue să mărturisim că nu ştim dacă mai există — în ţară — ve-o altă instituţie patriotică mai neglijată de opinia publică şi autorităţile competinte, cu toate frumoasele scopuri şi înaltele ţeluri naţionale, cari o animează de 10 ani.

CE ESTE DE FĂCUT ?

Liga Navală Română, în situaţia actuală nu poate răspune scopurilor ei decât într'o infimă măsură, dar este o necesitate vitală pentru neamul românesc, ca activitatea ei să se afirme şi să se îndrumeze în viitor pe temelii cât mai solide.

A continua în starea actuală este pe deoparte a purta răspunderea unei mari misiuni de pregătire maritimă a sufletului românesc, — iar pe de altă parte a sta cu mâinile încrucişate în faţa importantelor probleme de educaţiune marinărească şi propagandă pentru crearea şi întărirea *Flotei Naţionale*, — neputând activa cum se cuvine în massele populare pentru cunoaşterea acestor probleme.

ROLUL MINISTERULUI AERULUI ŞI MARINEI

Nu nesocotim de loc patrioticele directive, grija şi eforturile sincere pe cari d. Ministru al Aerului şi Marinei ajutat de organele oficiale, le desfăşoară pentru a asigura înfăptuirea programului naval al Marinei Re-

gale şi desvoltarea tuturor mijloacelor de propăşire maritimă şi fluvială ale ţării.

Dar sunt probleme vitale maritime, de educaţie maritimă, de propagandă adâncă în massele populare, de pregătire premilitară maritimă, unde Liga Navală Română ar putea face o operă naţională de complectare a politicei navale a Ministerului şi de aceea avem credinţa că incumbă acestui Departament grija de a creia Ligii Navale mijloacele materiale de desvoltare şi acţiune, prin subvenţii, ajutoare bugetare, credite şi alte soluţiuni de sprijin pe lângă guvernul Ţării, — contrar Liga Navală va rămâne o asociaţie negativă, neglijată de marele public, iar dispariţia sau scăderile ei se vor repercuta păgubitor în pregătirea neamului nostru, pentru a iubi şi a cunoaşte cât mai bine *Dunărea şi Marea noastră*.

PROPUNERI

Luând avizul Comitetului Central al *Ligii Navale Române*, avem onoare a vă face următoarele propuneri :

Soluţia I. — Domnul Ministru al Aerului şi Marinei să sprijine Liga Navală Română în Consiliul de Miniştri şi să obţină dela d. Prim Ministru hotărîrea ca toţi funcţionarii Statului să fie — în mod obligator — membri la Liga Navală, plătind acei cu salarizare de 3.000—7.000 lei lunar, cotizaţia de 5 lei pe lună, — iar acei dela 7.000 lei lunar în sus, o cotizaţie de 10 lei pe lună.

Soluţia II. — Să se creeze un *timbru al Ligii Navale Române*, socotit a produce 10—15 milioane anual, aplicabil pe toate actele oficiale ale operaţiunilor comerciale maritime şi fluviale dela burse, tribunale, comerţ, agenţii maritime şi autorităţile porturilor şi ori unde se fac încărcări şi descărcări de mărfuri în relaţiune cu exportul nostru pe apă.

Soluţia III-a. — Să se acorde o cotă la sută din fondul aviaţiei, socotite a produce 10 milioane anual, care să fie destinată Ligii Navale Române printr'o lege specială.

Soluţia IV-a. — Dacă nu se pot accepta soluţiunile dela punctele de mai sus, să se acorde prin bugetul Ministerului Aerului şi Marinei o subvenţie anuală de 10.000.000 lei Ligii Navale Române.

PLANUL DE REORGANIZARE AL LIGII NAVELE ROMÂNE DACĂ DISPUNEM DE 10 MILIOANE LEI ANUAL.

1. — *Secţiunea propagandei :* care va avea să organizeze campanii de presă, reviste, conferinţe, filme marinăreşti, scrieri, propagandă şcolară, expoziţii maritime.

2. — *Secţia navigaţiei maritime şi fluviale :* va avea să organizeze excursiuni şcolare de studii pe Dunăre şi pe Mare, — excursiuni şi studii ştiinţifice maritime, studiul proectelor de legi în legătură cu politica navală, — studiul desvoltării porturilor şi Marinei Comerciale, case de ajutor pentru familiile marinarilor.

3. — *Secţia apărării navale :* va avea să organizeze scrieri pentru difuzarea şi susţinerea nevoilor Marinei de Război şi diferitelor tabele comparative între forţele noastre de apă şi flotele puterilor maritime din Marea Neagră şi Mediterana.

Se vinde de :

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S.)

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni :

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon : 3.31.53 şi 3.31.26

Raportul între Dreptul Fluvial şi Dreptul Maritim

Necesitatea unei codificări paralele

VIRGIL D. VASILIU
Doctor în drept din Paris
Avocat

Astfel Curtea de Casaţie a hotărît că dreptul înscris în art. 501 cod. com., de a abandona vasul şi navlul pentru creanţele născute din exploatarea vasului nu aparţine decât armatorului maritim [24]). Şi pentru a justifica această soluţie, Curtea de Casaţie face apel la toate motivele ce se invocă în Franţa pentru a acorda un loc aparte dreptului maritim în general şi în special responsabilităţii armatorului, limitată la patrimoniul de mare (fortune de mer) şi anume: pe deoparte voinţa legiuitorului de a încuraja întreprinderile de acest fel, iar pe de altă parte contingenţele specifice armatorului maritim care se vede nevoit să-şi încredinţeze valori considerabile, cum sunt vasele de mare, unor prepuşi asupra cărora nu poate să exercite o supraveghere continuă, spre deosebire de armatorul fluvial care are mereu sub control pe agenţii săi prin faptul duratei limitate a transportului fluvial şi a absenţei de riscuri asemănătoare riscurilor pe mare.

Iată dar cum deşi textul art. 501 cod. com. nu face nici o rezervă în privinţa domeniului de aplicare al dreptului de abandon, totuşi instanţa supremă a considerat că anumite instituţiuni de drept maritim nu se pot aplica navigaţiunei interioare decât în măsura în care subsistă şi raţiunile cari le justifică [25]).

Plecând dela această interpretare nu vor găsi aplicaţiune în navigaţiunea fluvială o serie de alte instituţiuni specifice dreptului maritim ca avaria comună, împrumutul maritim [26]), libertatea de a însera clause de neresponsabilitate în conosamente, anumite modalităţi de plată ale echipajului.

6. Pe lângă diferenţierile prevăzute de texte sau create de hotărîrile jurisprudenţiale pentru navigaţiunea interioară, o serie întreagă de norme particulare au luat naştere pe cale de uz în materiile unde codul de comerţ nu cuprindea o reglemantare adecuată [27]) sau cel puţin apropiată.

Astfel contractul de remorcaj care fiind de o aplicare relativ recentă în transporturile pe apă, fie fluviale, fie maritime [28]), este cu desăvârşire ignorat de legiuitorul codului de comerţ român. Frecvenţa acestui contract însă în transporturile fluviale a dat naştere la o serie de norme create pe cale de uz şi observate în porturile dunărene [29]).

Valoarea acestor norme isvorîte deadreptul din practica lucrurilor este îndeobşte recunoscută şi ea va fi fără îndoială apreciată şi de legiuitorul unui cod al navigaţiunei fluviale [30]).

---

[24]) Cas. III, Dec. nr. 1589 din 24 Noembrie 1925, Revista Societ. şi Dr. Com. 1926, p. 2640. Noi am întrebuinţat noţiunea de armator deşi codul de comerţ se referă numai la proprietarul vasului. Chestiunea dacă acest beneficiu se poate întinde şi la armatorul neproprietar e foarte discutată. V. Deciziunea recentă a tribunalului Ilfov care dispune că afretorul dobândeşte calitatea de armator cu toate consecinţele legale ale acestei situaţiuni. Trib Ilfov s. II-a Com. Sent. nr. 2120 din 12 Nov. 1936. Rev. de Drept Com. 1937, p. 156. Jurisprudenţa franceză a adoptat sub presiunea necesităţilor practice o soluţie care declară pe armator complect iresponsabil de teamă de a nu angaja responsabilitatea lui nelimitată. In realitate, armatorul are aceleaşi titluri ca şi proprietarul de a se bucura de dreptul de abandon, această instituţie fiind destinată să protejeze bunurile terestre de riscurile exploatării maritime. Cf. G. Ripert, op. cit. I, nr. 779—780, II, nr. 1262, Levillian note sous Cass. 19, Mars 1878. Dallaz, 1.194. V. Vasiliu, La responsabilité personnele din capitaine, précitée, nr. 201, p. 208, s., Bonnecase, Traité de droit Commercial Maritime, Paris 1922, nr. 484. Brunetti, op. cit. II, nr. 198. Contra. Wahl. Precis de Droit Maritime nr. 7077—1081.

*) Continuare din numărul trecut.

[25]) In Italia totuşi jurisprudenţa a admis navigaţiunea fluvială la beneficiul legii maritime, excluzând numai ambarcaţiunile ce nu sunt destinate a părăsi porturile sau rada, canalele „pentrucă supravegherea prepuşilor cărora li se încredinţează aceste vase este totdeauna posibilă din partea proprietarilor". Il codice di commercio commentata, coordinata dai prof. L. Bolaffio et C. Vivante, vol. VI, P. Ascoli, Del Commercio marittimo e della Navigazionne, Torino 1923, p. 153, nr. 166.

[26]) Prêt à la grosse. Această materie a fost complect eliminată de codul fluvial german din 1895 ca inutilă şi desuetă. In schimb se dă o deosebită importanţă ipotecii fluviale. Deasemenea proectul de cod fluvial francez lasă deoparte instituţiunea de mai sus- Cf. P. Niboyet, La navigation intérieure. Rapport, fait au nom de la Commission de la Soc. d'Etudes lègislatives, Bulletin de la Soc. 1923, p. 62 şi 67. V. asupra rezultatelor pe care le-a dat ipoteca maritimă: coup d'oeil sur l'hypothéque maritime, peu encourageant pour l'hipothèque fluvial, observations de Mr. Fr. Roger. Bull. Soc. Et. Leg. 1923, p. 353.

[27]) In nenumărate rânduri jurisprudenţa a avut prilejul să declare că dispoziţiunile Cărţii a doua a codului de comerţ se aplică la navigaţiunea fluvială numai în măsura în care nu sunt incompatibile cu această navigaţiune. V. nota 24 şi 41.

[28]) In transporturile maritime, doctrina şi jurisprudenţa sunt încă indecise asupra naturei juridice a contractului de remorcaj. V. G. Ripert, op. cit. II, nr. 2048, p. 1040.

[29]) Uzul Portului Brăila, Art. 121—129. Valoarea obligatorie a acestor uzuri a fost recunoscută de Curtea noastră supremă în repetate rânduri. Vezi p. calcularea staţiilor. Cass. III. Dec. nr. 488 din 8 Sept. 1922 Rev. Soc. şi Drept. Com. 1125. — A se consulta pentru funcţiunea uzurilor în elaborarea dreptului comercial: C. Vivante, Trattato precit. vol. I, pg. 48, urm.; Escarra De la Valeur juridique de l'usage en droit Commercial, Annales de Droit Commercial 1910, p. 97; Cosack, Traité de Droit Commercial. Trad. L. Miss., Paris 1905, vol. II, par 23.

[30]) Este interesant de remarcat că art. 123 al Regulamentului

---

4. — *Secţia tineretului şcolar românesc:* se va ocupa cu organizarea mijloacelor pentru răspândirea şcoalelor de înnot şi vieţei sportive pe apă. Educarea în tabere maritime, — organizarea pregătirei premilitare maritime a tineretului. Construire de căminuri maritime, — colonii şcolare maritime, — şcoli pentru pregătirea marinarilor şi mecanicilor.

5. — *Secţia financiară: se* va ocupa cu organizarea şi contabilizarea fondurilor strânse prin subscripţii pentru Flota Naţională.

Pentru bunul mers ar mai trebui rezolvate şi următoarele chestiuni:

a) Asigurarea unui local convenabil pentru noua organizare a Ligii Navale Române;

b) Complectarea aparatului funcţionăresc al Ligii Na*vale Române* prin personal capabil a îndeplini misiunile cerute de activitatea diferitelor secţiuni;

c) Instalarea unei *biblioteci* bogate de documentare maritimă şi fluvială şi a unei *tipografii* proprii.

Aceste propuneri au fost întocmite, din iniţiativa d-lui Comandor-Adjutant Fundăţeanu Preda, *după ce au fost desbătute într'un comitet restrâns, de d. Vice-Amiral Bălănescu şi înaintate M. S. Regelui Carol II, Augustul Preşedinte al L. N. R.*

Deasemenea, regulele edictate de codul de comerţ pentru executarea contractului de navlu [31]), au fost simţitor modificate prin uzurile observate de comercianţi în transporturile pe Dunăre, stabilindu-se norme particulare de calcularea navlului [32]) şi a termenului de încărcare şi descărcare [33]).

7. Din cele ce preced se vede că cu toată reglementarea uniformă pentru transporturile pe apă, s'a ajuns totuşi fie pe cale de uz, fie prin interpretarea pe care tribunalele au dat-o dispoziţiunilor din Cartea II-a a codului de comerţ, la o diferenţiere între navigaţiunea interioară şi cea maritimă.

De aci rezultă că determinarea caracterului transportului prezintă pentru dreptul nostru pozitiv un interes, dacă nu tot atât de mare ca în ţările unde funcţionează două regimuri cu totul deosebite pentru cele două feluri de navigaţiuni, cel puţin în măsura în care s'au elaborat norme particulare navigaţiunei fluviale.

Legiuitorul nostru când a prevăzut o excepţiune pentru această din urmă navigaţiune, s'a referit la locul unde ea se exercită [36]). Foarte adesea însă vasele destinate transporturilor maritime pătrund în Dunăre, efectuând astfel ceeace se desemnează sub numele de navigaţiune mixtă [37]). In aceste cazuri se pune întrebarea dacă vasul maritim, odată intrat în apele interioare, trebue să fie considerat ca efectuând o navigaţiune fluvială şi ca atare, supus regimului respectiv. Soluţiunea afirmativă ar fi absurdă şi ea a fost respinsă chiar în ţările unde determinarea navigaţiunei are o importanţă covârşitoare [38]).

In sens invers, un vas fluvial nu poate fi considerat ca exercitând o navigaţiune maritimă prin simpla ieşire la gurile unui fluviu.

Pornind dela acest principiu, jurisprudenţa a refuzat dreptul de abandon unui vas fluvial care naviga în porţiunea Dunărei denumită „maritimă" [39]), făcând însă apel pentru determinarea naturei navigaţiunei, la noţiunea de vas. Astfel Curtea de casaţie a cerut, pentru a se putea invoca dreptul de abandon prevăzut de art. 501 cod. com. ca „*vasul* să fie din acele construite anume pentru navigaţiunea maritimă şi destinate acestui fel de navigaţiune" [40]).

Dar necesitatea unei distincţiuni a celor două domenii se mai impune şi prin numărul variat de corpuri flotante ce se află în porturi şi pe fluvii, şi cari au toate dreptul la un regim egal căci din punct de vedere al riscurilor la cari sunt supuse, există, dacă nu o egalitate complectă, cel puţin o mare asemănare între cele suportate, de pildă, de o dragă şi cele suportate de un şlep fluvial. Or, în dreptul maritim nu primeşte denumirea de vas decât nava care este destinată să navige pe mare şi prin urmare, nu profită de dispoziţiunile de favoare din acest cod decât aceste vase, fiind exceptate corpurile flotante ce se găsesc în porturi [41]).

8. Pe lângă diferenţierile semnalate mai sus, navigaţiunea fluvială se mai îndepărtează de cea maritimă prin faptul adoptării de către Statul nostru a unei serii de convenţiuni internaţionale cari au reglementat, în ultimele decenii, cele mai însemnate materii din dreptul maritim.

Or o bună parte din aceste condiţiuni se referă în mod exclusiv la navigaţiunea maritimă [42]).

Pe de altă parte, dat fiind importanţa crescândă a navigaţiunei interioare, s'a promovat un curent puternic spre unificarea dreptului fluvial [43]), dacă nu între toate statele cel puţin între acele scăldate de acelaş fluviu, cum e cazul Statelor străbătute sau atinse de Dunăre.

In acelaş timp în cadrul Societăţii Naţiunilor s'au ela-

---

uzurilor Portului Brăila care prevede dreptul pentru remorcher de a da asistenţă vaselor în pericol, în cursul drumului, se găseşte înscris în mai toate conasamentele ce însoţesc transporturile pe mare. (Con. S. M. R. art. 4). Acest drept corespunde cu obligaţiunea impusă vaselor de a de asistenţă navelor în pericol prin convenţiunea pentru unificarea anumitor regule în materie de asistenţă şi de salvare maritimă. (Art. 11, Bruxelles 23 Septembrie 1910) A. Gianini, Le convenzioni internaz. di diritto marittimo, Milano 1930.

31) Cap. II, Cartea II-a cod. com.

32) Uzul Portului Brăila, Art. 69—72.

33) Ibid. art. 73—81.

34) Ibid. art. 82—84.

35) Ibid. art. 67—68. Proectul de cod fluvial francez din 1923, a dat o reglementare proprie contractului de navlosire, care să corespundă condiţiunilor speciale ale mediului fluvial.

36) V. mai ales art. 511 şi 532, ult. aliniat, cod. com.

37) V. asupra problemelor ridicate de această navigaţiune, nota Lyon Caen sub. Cass. 28 Fevr. Sirey 1900, 1, 209.

38) In Franţa de pildă s'a considerat că şi pe porţiunea fluvială a călătoriei, vasul de mare efectuiază o navigaţiune maritimă, atunci când această porţiune nu reprezintă decât un fragment dintr'un voiaj. Cas. 28 Fevr. 1900. Sirey. 1900. 1. 209, note Lyon-Caen. In afară de acest gen de navigaţiune, denumită mixtă *în spaţiu*, mai există navigaţiunea mixtă *în timp*, atunci când un vas face o serie de călătorii pe mare şi altă serie pe fluvii. In acest caz se va ţine seamă de natura navigaţiunei dominante în raport cu ansamblul, călătoriilor făcute într'un an. Bonnecase, op. cit. p. 89.

39) Este adevărat că pentru înlăturarea argumentului dedus din calificarea porţiunei de Dunăre unde a avut loc accidentul care a prilejuit invocarea, art. 501 cod. com., Curtea de Casaţie a precizat că această intitulare „este numai o denumire întrebuinţată pentru a deosebi din punct de vedere al administraţiei şi supravegherii partea de Dunăre care e dată în competinţa comisiunii Internaţionale". Casat. III, Dec. nr. 1589 din 14 Noembrie 1925 precit.

40) Criteriu foarte discutabil, pentrucă vasele fluviale pot să atingă dimensiuni egale cu ale navelor maritime sau chiar să fie construite pentru a naviga atât pe râuri cât şi pe mare. Astfel pe Dunăre navigă vasele unei companii ungare, cari fac transporturi de mărfuri din orient la Budapesta.

41) Este locul să semnalăm jurisprudenţa Curţii de apel din Galaţi care a hotărît că „abandonul prevăzut de art. 501 cod. com. nu este aplicabil vaselor care staţionează într'un port", refuzând astfel beneficiul limitării responsabilităţii chiar şi vaselor destinate transporturilor dar cari nu îndeplinesc condiţiunile cari au presidat la elaborarea acestei norme specifice dreptului maritim.

Soluţia a fost motivată între altele şi pe faptul că art. 501 cod. com. nu face nici o menţiune pentru naufragiile întâmplate în porturi, aşa precum prevede art. 216, al. 4 din codul de comerţ Francez. Credem că în dreptul nostru pozitiv nu se poate susţine această tezâ deoarece art. 501 nu face nici un fel de discriminare. Dealtfel chiar în Franţa chestiunea nu s'a pus decât în mod indirect — considerându-se naufragiul unui vas într'un port sau canal ca o contravenţiune la legea drumurilor (Voirie). A trebuit să intervină legiuitorul prin legea dela 12 August 1885, pentru a restabili integritatea dreptului de abandon. Cf. P. Ascoli op cit. nr. 175.

42) Este cazul următoarelor convenţiuni: pentru salvarea vieţii umane pe mare, Bruxelles 25 Aug. 1924, pentru unificarea anumitor regule privitoare la limitarea responsabilităţii proprietarilor de vase de mare; pentru unificarea anumitor regule în materie de conasament (ambele dela Bruxelles, 25 August 1924); pentru unificarea anumitor regule relative la privilegii şi ipoteci maritime (Bruxelles 10 Aprilie 1926).

43) J. P. Niboyet. Revue de Droit Maritime Comparé, 18, p. 1 şi urm. Les projets de Conventions sur certaines matière de Droit fluvial.

borat diferite proecte de convenţiuni care să reglementeze materiile esenţiale ale Dreptului fluvial.

In această situaţie, necesitatea unui cod fluvial independent de codul maritim, apare din ce în ce mai imperioasă, şi o discuţie cât mai largă [44]) asupra materiei nu poate decât să aducă lumină într'un domeniu în care literatura noastră juridică este aproape inexistentă [45]).

Incertitudinea care domneşte în dreptul nostru pozitiv în privinţa aplicabilităţii Cărţii a II-a a Codului de Comerţ, la navigaţiunea interioară, vine şi măreşte necesitatea constituirii unui corp de legi adaptate în totul acestei navigaţiuni.

9. Odată câştigat acest punct de vedere, se pune întrebarea, în ce măsură trebuesc adaptate instituţiunile dreptului maritim, reglementării navigaţiunii fluviale.

Un răspuns în această privinţă nu poate îmbrăca un caracter general, ci trebue detaşat din analiza fiecărei instituţiuni în parte. In orice caz se poate menţiona de pe acum că tendinţa generală este de a face să profite şi vasul fluvial de beneficiile excepţionale ale dreptului maritim, cel puţin în măsura în care ele sunt compatibile cu navigaţiunea internaţională [46]).

Fără îndoială că la rezolvarea acestei probleme trebue avută în vedere şi situaţia specială a transporturilor fluviale cari reprezintă un concurent serios al transporturilor terestre la a căror desvoltare economia naţională este deopotrivă de interesată.

Tendinţa semnalată mai sus, de apropiere a instituţiunilor de drept fluvial de cele de drept maritim, se manifestă foarte limpede în lucrările Comitetului pentru unificarea dreptului fluvial, creat de Comisiunea consultativă şi tehnică a comunicaţiilor şi tranzitul de pe lângă Societatea Naţiunilor [47]).

Primele chestiuni cari cer o cât mai grabnică reglementare uniformă sunt acele ale stabilirii stării civile a vasului. In adevăr organizarea unui regim uniform de imatriculare a navelor reprezintă baza pe care se poate asigura o desvoltare raţională a creditului nautic. Aşa va face că proectul de convenţiune asupra anumitor materii de drept fluvial, adoptat de conferinţa dela Geneva dela 9 Decembrie 1930, se ocupă în primul rând de imatricularea vaselor, stabilind, în acest scop, obligaţiunea pentru statele semnatare de a înfiinţa registre publice în care vasele să fie înscrise după anumite norme cari să permită identificarea rapidă a ţării unde s'a făcut operaţiunea.

Numai după aceia, Titlul II al convenţiunei trece la chestiunea transferului proprietăţii, la constituirea ipotecilor şi fixarea rangului privilegiilor, pentru a încheia materia cu stabilirea unor norme uniforme de execuţie silită. Iar pentru a evita derogările ce s'ar putea introduce prin formalităţile impuse de autorităţile din diferite ţări, convenţiunea cuprinde, în anexă, două formulare de transcrierea ipotecilor şi a măsurilor de execuţie silită.

Acelaş organism a mai elaborat două proecte de convenţiuni, unul asupra măsurilor administrative necesare pentru atestarea naţionalităţii vaselor de navigaţiune interioară şi altul privitoare la unificarea anumitelor regule în materie de abordaj survenit în apele interioare [48]).

Aceste convenţiuni inspirate din necesităţile proprii navigaţiunei interioare creează diferenţe între dreptul maritim şi cel fluvial, chiar acolo unde reglementarea maritimă a servit de model, cum este cazul convenţiunei asupra abordajului [49]). Aşa dar şi din acest punct de vedere al unificării dreptului fluvial se impune o legiferare separată a materiei noastre [50]). Fără a le introduce întocmai în legislaţia noastră, aceste convenţiuni vor forma un element preţios de elaborare a normelor juridice disciplinând navigaţiunea fluvială.

10. Situaţia în alte ţări.

Dacă legea noastră comercială nu consacră o reglementare specială navigaţiunei interne, extinzând normele de drept maritim şi acestui domeniu, în alte ţări situaţia este şi mai precară, deoarece navigaţiunea fluvială este lăsată sub imperiul dreptului comun şi al normelor ce guvernează transporturile terestre.

Acesta este regimul în Franţa, unde Cartea a II-a a codului de comerţ arată în mod precis că dispoziţiunile ei se referă numai la comerţul maritim: „Du commerce Maritime". Pe de altă parte art. 107 cod. com. adaugă, fără posibilitate de echivoc, că normele trans-

---

[44]) Legiferarea unei materii atât de importante pentru economia noastră, presupune alcătuirea din vreme a unui proect care să fie lăsat discuţiunilor juriştilor. Numai aşa se va putea realiza o operă care să corespundă cu adevărat nevoilor noastre fără să neglijeze opera de unificare a dreptului fluvial, şi nici condiţiunile unei legiuiri conforme spiritului şi logicei sistemului juridic naţional. Comp. Betti, Dintto procesuale civile italiano, Roma 1936, pag. XIII.

[45]) In această privinţă deplângem lipsa unei culegeri a hotărîrilor camerelor arbitrale de pe lângă Bursele din Brăila şi Galaţi, cu privire la soluţionarea litigiilor de drept fluvial.

[46]) Ripert, L'Abordage fluvial et la loi du 5 Juillet 1934, P. Niboyet, op. cit. p. 64. Revue de Droit. Maritime Cruparé, vol. 31, p. 1. Este adevărat că în această privinţă transportatorul fluvial şi cel feroviar au găsit un mijloc de colaborare stabilind înţelegeri prin care anumite traficuri sunt rezervate căilor ferate iar altele vaselor fluviale. In Franţa coordonarea de transporturi a devenit una din problemele de Stat la ordinea zilei. V. Raul Dautry, Métier D'Homme, Paris 1937, p. urm.

[47]) In dreptul maritim elaborarea convenţiunilor pentru unificarea anumitor materii este opera unor asociaţiuni particulare, născute din ciocnirea intereselor considerabile ce sunt în joc în traficul maritim. Cu alte cuvinte aceste norme uniforme reprezintă efortul făcut de reprezentanţii tuturor armatorilor şi încărcătorilor din ţările maritime. Conferinţele diplomatice n'au intervenit decât ca să de a o valoare oficială unor texte transacţionale adoptate de cei interesaţi.

Dimpotrivă unificarea Dreptului Fluvial, sau mai exact elaborarea convenţiunilor internaţionale este opera comisiunilor diplomatice lucrând sub egida Societăţii Naţiunilor. Chestiunile de acest ordin oferă organismului dela Geneva un câmp de activitate unde se poate afirma cu autoritate şi folos, renunţând la obiectivele politice unde s'a dovedit infructuoase, dacă nu chiar dăunătoare înţelegerii între popoare.

[48]) Convenţia devenită lege internă în Franţa prin adoptarea ei la 5 Iulie 1934.

[49]) V. asupra diferenţelor între această convenţiune şi cea dela Bruxelles, G. Ripert, op. cit., p. 5.

[50]) Unificarea Dreptului fluvial a provocat mai puţine controverse decât unificarea dreptului maritim, pe care autorii continuă să o privească fie cu scepticism exagerat, fie cu entuziasm nelimitat. In orice caz opera de unificare e greoaie şi înceată pentru că ea se întâlneşte cu un puternic orgoliu naţional care luptă pentru a impune normele de drept interne. V. Fr. Berlingieri, Verso l'unificazione del diritto del mare, Il diritto Marittimo, 1935, p. 341—461; A. Scialoja: Utopie, Riposta al prof. Fr. Berlingeri, Rivista del diritto della Navigazione, 1936, II, 3.

A. Rocco: La unita del diritto marittimo, Rivista del diritto commerciale 1925, I, 486; A. Gianini, op. cit. Introd.; Ripert: L'oeuvre d'unification du droit maritime, Bulletin Soc. Lég. Comparé, 1924, p. 159; Mario Sceerni, Il dritto internazionale privato marittimo ed aeronautico, Padova, 1936, p. 15 urm.; Bonnecase op. cit., p. 135, Ripert, traité, I, p. 90 urm.

portului terestru sunt comune căpitanilor de vase fluviale [51]).

Inconvenientele acestei situaţiuni s'au simţit mai mult pe măsură ce unităţile fluviale îşi sporesc valoarea şi importanţa pentru traficul de mărfuri. In acelaş timp incertitudinea care domneşte în privinţa determinării limitei unde sfârşeşte navigaţiunea fluvială şi începe cea maritimă, adaugă la inegalitatea de tratament, inconvenientul fluctuaţiilor jurisprudenţiale.

După războiu, problema unui corp de legi destinate exclusiv navigaţiunei fluviale a fost reluată mai ales că provincia retrocedată a Alsaciei avea o navigaţiune importantă pe Rin şi o legislaţie adecuată navigaţiunei interioare. Dealtfel încă din timpul războiului legiuitorul intervine prin legea din 5 Iulie 1917 şi reglementează o parte importantă din dreptul fluvial, organizând înmatricularea vaselor cu o capacitate mai mare de 20 tone [52]) privilegiile şi ipoteca asupra acestor vase [53]), publicitatea actelor translative, constitutive şi declarative de drepturi reale [54]), sechestrarea şi vânzarea silită [55]).

In toate aceste materii, legiuitorul francez s'a inspirat în bună parte din regimul juridic al navigaţiunei maritime [56]).

11. In alte ţări [57]) dimpotrivă, navigaţiunea fluvială a fost dotată cu o reglementare juridică proprie şi complectă.

Astfel în Germania fiinţează încă din 1895 un adevărat cod fluvial cuprinzând 133 articole cari disciplinează întreaga materie [58]). La baza acestei reglementări stă fără îndoială instituţiile de drept maritim, adaptate însă particularităţilor navigaţiunei interioare.

Deasemenea Belgia, prin legea din 10 Februarie 1908, reglementează materia codului fluvial, inspirându-se direct din normele de drept maritim [59]).

Tot astfel Codul de comerţ Olandez, consacră un titlu special (XIII din cartea II-a) vaselor navigând pe râuri şi ape interioare [60]), făcând trimiteri însă pentru majoritatea materiilor la dispoziţiunile de drept maritim. Este fără îndoială o bună metodă, de la care s'ar putea inspira şi legiuitorul nostru, pentru a evita astfel înscrierea aceloraşi dispoziţiuni în două monumente juridice.

12. Procesul acesta de apropiere a instituţiunilor reglementând cele două feluri de navigaţiuni a fost determinat de doi factori economici, şi anume de progresele realizate în construcţia unităţilor fluviale şi de creşterea valorii şi importanţei parcului de vase destinate acestei navigaţiuni.

Aceşti factori au contribuit ca solicitudinea legiuitorului să se îndrepte spre navigaţiunea interioară pentru a-i crea elementele juridice de desvoltare, corespunzătoare importanţei pe care a căpătat-o traficul fluvial în economia generală a statelor.

13. Concluzia care se desprinde din cele de mai sus se poate formula în modul următor: în stadiul actual al dreptului nostru pozitiv, cartea II-a a codului de comerţ este insuficientă pentru reglementarea transporturilor fluviale şi ca atare se impune crearea unui cod fluvial independent [61]) care însă să nu piardă din vedere instituţiunile de drept maritim ce pot găsi o adaptare compatibilă cu particularităţile navigaţiunei fluviale [62]).

---

[51]) „Maîtres des bateaux". O singură excepţie se prevede în privinţa asigurărilor (cap. II) a căror norme sunt aplicabile deopotrivă tuturor călătoriilor şi transporturilor pe mare, râuri şi canale navigabile, (art. 335 cod. com. fr.) Cf. Ripert op. cit. I, nr. 146, urm., Bonnecase op. cit. nr. 85, Wahl, op. cit. nr. 8, De Valroger, Droit maritime, Paris 1883, 3, 74.

[52]) Art. 1—9, 28—32. Legea este prvită ca o adevărată revoluţie faţă de lăsarea în care se află materia dreptului fluvial. P. Niboyet, op. cit., pag. 54.

[53]) Art. 10—14.

[54]) Art. 15—27.

[55]) Art. 33—45. Un decret din 11 Ianuarie 1921, vine să reglementeze forma convenţiunilor de navlosire. Niboyet, op. cit. pag. 59.

[56]) Cf. Ripert op. cit. I, nr. 150.

[57]) V. a dare de seamă complectă asupra situaţiei dreptului fluvial în P. Niboyet, Etat des diverses législations du matière de navigation intérieure. Resultat de l'euquête foite prov la S. D. N. La Navigation du Rhin 15 Dec. 1426, p. 570, 15 Janvier 1927, p. 18 şi 15 Februarie 1927, p. 65.

[58]) Binnenschiffahrtsgesetz, din 15 Iunie 1895, modificat la 20 Mai 1898 şi intrată în vigoare odată cu codul comercial la 1 Ianuarie 1900. Cf. Cosack. op. cit. II, par. 94 pg. 396; Mittelstein, Das Binnenschiffahrtsgesetz, VII, I, în tratatul lui Ehrenbery Leipzig 1918, Codul acesta a rămas în vigoare şi în Alsacia. Trad. Lyon-caen în code fluvial Rhenan, Paris 1922.

[59]) In special în ce priveşte înmatricularea vaselor, privilegii şi ipotecile (art. 161), responsabilitatea limitată a proprietarului (art. 262), navlosirea şi conaşamentul (art. 263), abordajele (art. 264), avariile (art. 226), asigurările (art. 262).

[60]) Traducere în Les lois commerciales et maritimes de l'univers". O lege ulterioară extinde la vasele fluviale normele de drept maritim privitoare la calcularea staliilor şi contrastaliilor.

[61]) Proectul de cod maritim italian din 1930 exclude şi el navigaţiunea interioară. cf. Leone Adolfo Senigalia, Sur le projet du code Maritime Italian, Revue de Dr. Mar. Comp. vol. 31, p. 13.

[62]) Iată cum se exprimă prof. Niboyet în studiul său făcut Societăţii de studii legislative asupra acestei chestiuni: „Une bonne législation n'est pas le moindre facteur du bon devéloppement de la batellerie: c'est le cadre légal au milieu duquel elle se meut. Elle peut influer dans un bon et dans un mauvais sens. Or il est certain, que la conception d'un droit fluvial un peu calquê sur celui de la mer est un excelent point de dépant alors surtout que les transports mixtes sont si fréquents", op. cit. p. 64.

VIRGIL D. VASILIU

VIAȚA ȘI OPERA AMIRALULUI FISHER

Numit în 1903 Comandant Şef al Bazei Navale dela Portsmoutth, el activă şi aci cu nesfârşita sa energie. Lucrează mereu la planurile „Dreadnought-ului" şi a lui „Invicible", planuri pe care aproape le termină. El invita adesea personalităţi influente ale parlamentului sau ale ţării pentru a vizita instalaţiile navale, colegiul dela Osborne, ultimele inovaţii dela Şcoala de Artilerie dela Whale Island, submarinele, al căror convins partizan era şi pentru care interveni în mod insistent la Amiralitate pentru a fi luată în serios construcţia.

In Februarie 1904, Regele Eduard este oaspetele lui Fisher la Portsmouth. Cu această ocazie Regele vizită pe „Victory" la catargul căruia Fisher ridică la 21 Octombrie 1904, pentru ultima oară, marca sa de Comandament, urmând a pleca la Amiralitate, unde trebuia să revină prim lord naval.

Luând în primire această nouă funcţie la 63 ani, Fisher, cu aceeaşi vastă memorie, inteligenţă vie, spirit ascuţit şi mereu treaz, cu judecata sa sănătoasă şi dragoste nemăsurată de lucru pentru patrie şi marină, indisolubil legate, geniu al evoluţiei technice, munceşte ca un titan pentru a mări eficacitatea marinei, pentru siguranţa ţărei sale.

Deşi ura războiului şi-l considera ca pe ceva barbar, el voia ca din moment ce acest război exista, marina să fie în orice moment gata să facă faţă cu deplină încredere în victorie.

Aducând uşoare modificări lui „Invincible", la 2 Oct. 1905 pune primul element al chilei, pentru ca la 10 Febr. 1906 să-i facă lansarea, la 3 Oct. 1906 probele în mare, iar la 5 Ianuarie 1907 să trimită nava într'o lungă crucieră spre Trinidad.

In calitatea sa de Prim Lord Naval el făcu o nesfârşită serie de reforme, unele mai importante decât altele:

— alege turbina ca mijloc de propulsie a navelor de războiu, cu toate îndoelile ce se arătau în jurul ei.

— inaugurează o reală campanie a construcţiilor astfel că la 1 Noemb. 1909 numărul dreadnougth-urilor sau superdreadnought-urilor, a crucişetoarelor de bătălie construite, în construcţie sau în proect în diferite ţări cu flote importante era:

	Construite		In construcţie sau în proect		TOTAL	
	Cuirasate C.	Crucişetoare Cuirasate Cr. C.	C.	Cr. C.	C.	Cr. C.
Anglia	4	3	11	2	15	5
Germania	2	0	8	3	10	3
Statele-Unite	2	0	6	0	8	0
Franţa	0	0	0	0	0	0
Japonia	0	1	2	1	2	2
Rusia	0	0	4	0	4	0
Italia	0	0	4	0	4	0
Austria	0	0	0	0	0	0

— noul program de instrucţie al ofiţerilor;

— punerea în serviciu a cuirasatului tip „Dreadnought";

— adoptarea unui nou sistem de armare a navelor de războiu, printr'un nucleu de echipaj.

— suprimarea navelor de războiu fără valoare;

— o nouă reparaţie a escadrelor şi limitarea duratei de armare a navelor.

Pe lângă aceste reforme principale el făcu o altă serie întreagă de reforme secundare, relative la marină în general. la arsenale şi la îmbunătăţirea traiului şi confortului echipajelor. Astfel:

— numi un Amiral, ca inspector al exerciţiilor de tir în mare (Sir Percy Scott care avea cea mai vastă experienţă în perfecţionarea artileriei navale).

— făcu un regulament care limită numărul navelor autorizate a lipsi din escadre, pentru reparaţii.

— luă măsuri pentru desvoltarea construcţiei submarinelor.

— Ordonă scoaterea a 6000 lucrători inutili.

— făcu o repartiţie judicioasă a construcţiilor şi lucrărilor între arsenale şi industria privată.

— luă măsuri pentru construcţia mai rapidă a navelor.

— reorganiză administrativ direcţiile şi serviciile.

— luă măsuri pentru coordonarea tuturor serviciilor portului, sub autoritatea Amiralului „surintendant".

— reduse stocurile ce se puteau înlocui în orice moment, evitând astfel pierderile, deteriorările, deprecierile, etc.

— cree un serviciu de mine şi puitoare de mine.

— dădu o mai bună întrebuinţare a rezervelor marinei.

— reorganiză complect serviciul de nave auxiliare, pentru a le face apte să poată servi escadrele în timp de războiu (aprovizionări de tot felul — muniţii, hrană, cisterne — nave spital. nave atelier, crucişetoare auxiliare etc.).

— cree o şcoală specială de navigaţie, şcoli de timonerie în diverse porturi şi în fine o şcoală de războiu naval la Portsmouth.

— înlocui teoriile asupra protecţiei comerţului, prin încercări practice eşite din marele manevre.

— suprimă reţinerile efectuate din soldele oamenilor plecaţi în mări îndepărtate.

— amelioră situaţia pensiilor maeştrilor.

— cree brutării şi reorganiză fanfarele la bordul navelor.

— licenţie pe toţi indezirabilii.

In anul 1910 Fisher părăsi funcţiunile de prim lord naval. Următorul, prezentând camerei comunelor cererile de credit pentru anul 1910—1911 declară: Consiliul Amiralităţei a fost cu regret enorm lipsit în Ianuarie 1911 de concursul ce nu se poate preţui, al Amiralului de Flotă Lord Fisher de Kilverstone, care a cerut să fie înlocuit în funcţiile sale, atingând vârsta de 69 ani. Pe lângă remarcabilele sale servicii ca ofiţer de marină, Lordul Fisher a avut o carieră fără precedent în înaltele funcţiuni administative ale Amiralităţei: mai întâiu ca Director al Artileriei Navale, apoi ca al 3-lea lord naval şi controlor, apoi ca al 2-lea lord naval şi în fine ca prim lord naval. Reformele de care numele său este legat şi care au fost adoptate de mai multe guverne succesive, vor aduce marinei şi ţărei rezultate profunde şi durabile.

Plecat de la Amiralitate, el îşi petrecu timpul liber la proprietatea fiului său la Norfolk sau făcând voiaje în străinătate şi în special în Statele-Unite.

In 1911, W. Churchill, devine prim lord al Amiralităţii, şi dându-şi seama de imensele servicii aduse de Fisher patriei, insistă printr'o serie de scrisori — pe lângă dânsul pentu a reveni în ţară: „să sprijini cu umerii gigantici roata carului înfundat" căci „dificultăţile sunt astfel că trebue direcţiunea şi entuziasmul unui mare om" şi mai departe: „darurile tale, forţa ta şi speranţele aparţin marinei şi eu le revendic pentru marină".

In 1912 Fisher cedează şi vine numai pentru a prezida o comisie de combustibil lichid. Cu această ocazie el reia raporturile strânse cu amiralitatea şi în special cu energicul Lord Churchill pe care-l asistă şi îl sfătueşte. Colaborarea lor a fost cu totul preţioasă şi în special atunci când norii anunţători de războiu, se arătau la orizont în 1914, sfaturile lui Fisher încep să-şi recapete importanţa de odinioară.

Intre timp primele 2 luni de războiu se scurseseră nu prea fericit: „Aboukir", „Cressy", „Hogue", „Howke", „Pegasus", „Pathfider", fuseseră scufundate. „Kaiser Wilhelm der Grosse" făcea ravagii în traficul depe coastele Est Africane, „Emden" şi „Konigsberg" făceau acelaşi lucru în Oceanul Inidian, „Audacious"

făcu explozie lovind o mină, escadra lui Von Spee era în apropierea coastelor occidentale ale Africei unde forţele Engleze erau incapabile atât să protejeze comerţul cât şi a se măsura cu inamicul. In aceste condiţii, Churchill simţi nevoia unui prim lord naval care să redreseze situaţia pe care o pusese războiul. Fisher este insistent chemat; el vine la Amiralitate cu 24 ore înainte de dezastrul dela Coronel. Fisher retrage din flota metropolitană pe „Inflexible" şi „Invicible" pe care le trimite la Arsenalul din Devenport la 8.XI. cu ordinul ca la 11.XI. să plece în apele Sud Americane. Arsenalul protestează şi cere cel puţin o săptămână pentru punerea navelor la punct. Fisher este însă inflexibil. Directorul Arsenalului veni personal la Londra pentru a protesta. Fisher îi dădu ordin ca navele să plece înainte de înapoierea la Arsenalul din Devenport. Lucrul a fost dealtfel întocmai executat căci se ştia că dacă în 3 zile navele nu erau plecate — cu reparaţiile de care avea nevoe executate — o serie întreagă de posturi de şefi de servicii dela acel arsenal, ar fi rămas vacante. 24 ore de întârziere în plecarea navelor ar fi putut fi fatale. Inamicul a fost anihilat şi :

— operaţiile din Camerun nu mai erau în pericol;
— traficul în cele 3 oceane nu mai era ameninţat;
— crucişetoarele erau libere să se ocupe de corsarele inamice;
— să dădu o nouă încredere marinei britanice.

Fisher convocă pe directorii de arsenale şi le dădu personal ordine, el activează din nou construirea submarinelor şi stabileşte un important program de nave ce urmau să fie construite.

El este autorul proectului care prefera chiar dela începutul războiului o debarcare pe coastele Belgiei, la 60 mile de locul ambarcărei, a celor 250.000 oameni care au fost trimişi la Dardanele (la 2500 mile). Proectul său era îndrăsneţ însă oferea avantaje considerabile cu mult superioare acelora pe care le-ar fi antrenat succesul dela Dardanele.

El este deasemeni susţinătorul proectului care preconiza debarcarea trupelor Ruse (un milion) pe coasta Pomerană la 82 mile de Berlin, proect care după dânsul ar fi însemnat victoria pe apă şi uscat; însă flota de 612 nave construite pentru a executa această operaţie decisivă pe un teatru decisiv al războiului, fu întrebuinţată şi pierdută la Dardanele. Când 1917 Fisher, află că Bermanii au adoptat contra Rusiei (la Sud de Revel) planul pe care el spera să-l pună în execuţie contra lor, el a suferit o amară deziluzie.

Fisher deşi nu era convins de oportunitatea proectului Dardanelelor, deşi îl dezaproba, execută totuşi planurile guvernului, cu tot sufletul şi cu toate mijloacele de care dispunea, făcând tot ce putea pentru a asigura succesul. El a stat la postul său până când a apreciat că a se mai lua mijloace din flota metropolitană, înseamnă a se pune existenţa imperiului în pericol. Deabia atunci el demisionă iar demisia sa aduse la realitate pe visători şi fanatici şi puse pe oamenii politici în faţa realităţilor şi a importanţei primordiale pe care o avea supremaţia în Marea Nordului. Vestea demisiei sale — care provocă şi o criză ministerială — căzu ca un trăsnet. La numeroasele insistenţe de a reveni asupra demisiei, el nu acceptă de cât revenirea cu câteva grele condiţii :

— să lucreze cu anumite personalităţi politice;
— consiliul amiralităţei să fie complectat şi remaniat ;
— el să aibă întreaga responsabilitate a tot ce priveşte partea technică a războiului pe mare, repartiţia flotelor şi numirile în Comandamente a ofiţerilor de toate gradele.
— ca primul lord al Amiralităţei să se limiteze strict la rolul de politică generală şi procedură parlamentară;
— ca el — Fisher — să aibă o autoritate absolută asupra construcţiilor noui şi asupra lucrărilor din arsenale precum şi direcţia superioară a stabilimentelor civile şi militare.

Aceste condiţiuni nefiind acceptate, Fisher, după mai mult de 60 ani de servicii aduse patriei sale, demisionează în mod irevocabil şi se retrase pentru a se odihni în Scoţia.

O nouă intervenţie a lui Jellicoe — devenit prim lord naval — pe lângă Fisher de a reveni la amiralitate, rămase infructuoasă.

La 21 Martie, 1917, puţin timp după publicarea raportului comisiei Dardanelelor, Fisher pronunţă un discurs în camera Comunelor în care între altele spunea : „Doresc cu permisiunea D-vs. să fac o declaraţie personală. Nu este momentul, când patria noastră ste în pericol astă-zi, să ating marele reputaţiuni, să dăfăimez morţii şi să arăt inamicului o slăbiciune prefăcută; deasemeni nu voi discuta raportul asupra Dardanelelor, voiu aştepta sfârşitul războiului, atunci când se va putea spune tot adevărul".

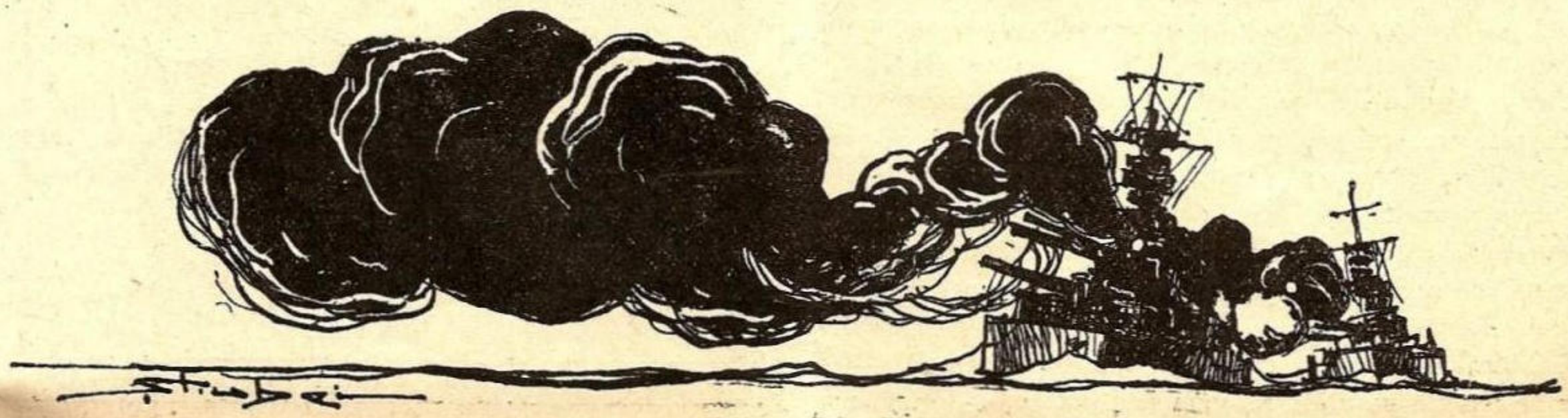
Fischer vedea în fiecare zi diminuându-se şansele de a se executa proectul său de debarcare. El văzu pe Germani întreprinzând contra Rusiei exact ceeace el voia să vadă pe Ruşi întreprinzând contra Germanilor.

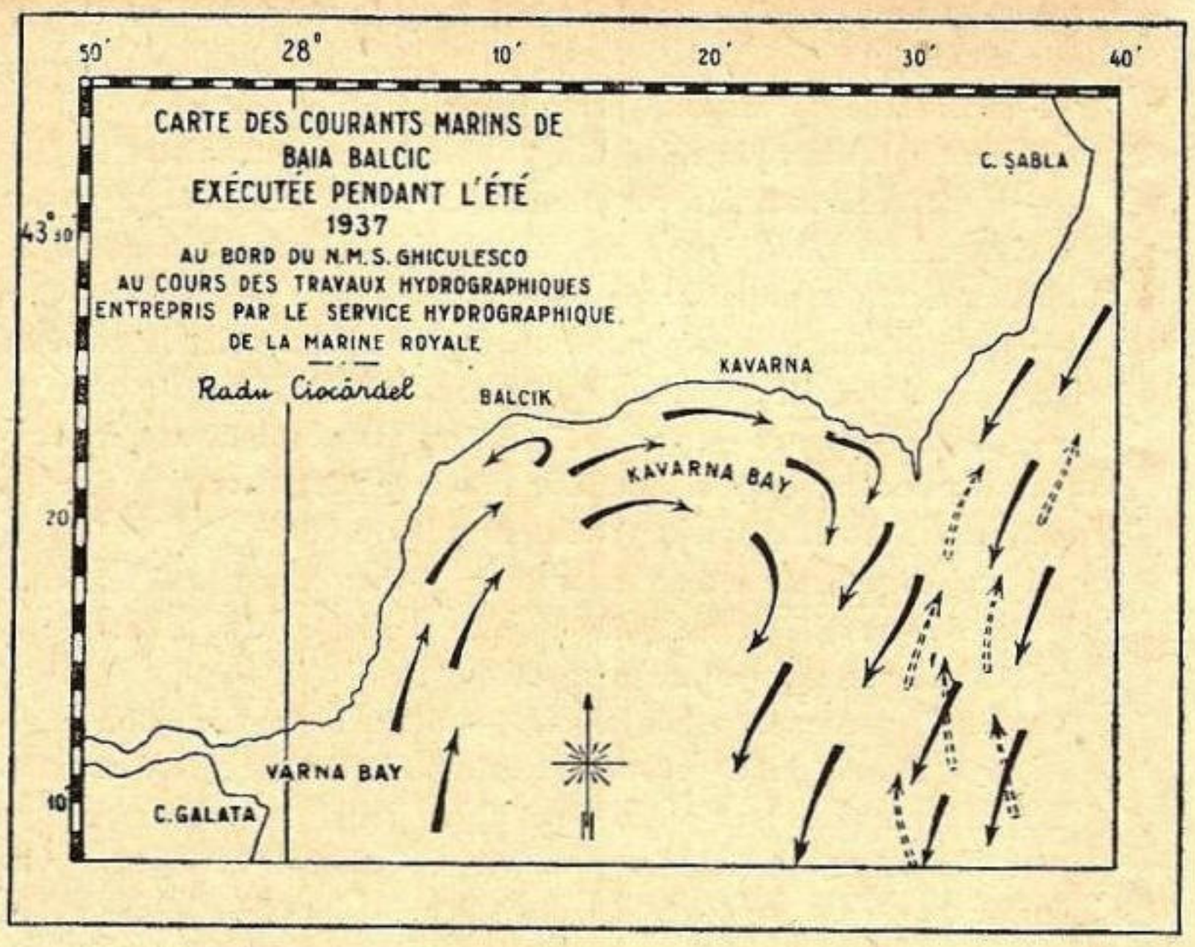
Ca şi Tripitz el era ţinut acum departe. Cei doi adversari cari construiseră, fiecare, Marina sa şi pe care le antrenaseră pentru războiu, cedară locul altora. Lupta pe mare ar fi fost poate cu totul alta dacă li s'ar fi lăsat mâinile libere, iar cele două marini, ar fi avut istorii cu totul diferite.

In 1918 — după 52 ani de căsătorie — Fisher pierdu pe soţia sa care fusese un puternic ajutor în timpul anilor de reforme, succese şi oboseală.

La 10 Iulie 1920, Fisher se şterge din viaţă, având grijă a lăsa câteva cuvinte într'un plic: „fără lacrimi, fără flori şi la cimitirul cel mai apropiat". Funerariile înmormântărei au fost un spectacol de neuitat. Numai funeariile Regelui Eduard, amicul devotat al lui Fisher, mai suferă comparaţie. Cortegiul lent, se desfăşura în mijlocul unei imense mulţimi: poporul englez, cu capul descoperit, nemişcat, în tăcere aducea omagiul respectuos şi mult marelui om, marelui copil, inamicului nemilos, amicului devotat, autorului a atâtor proecte, adversarului loial, tiranului nemilos, neobosit şi implecabil, care cheltuise în serviciu patriei, geniul şi puterea sa de muncă. Singurile flori cari acompaniară sicriul omului — care intra în istorie şi al cărui nume va trăi etern. — erau o coroană de lauri brăzdată de o ancoră în pansele, trimise de Amiralitate.

Căpitan M. PETROVICI





Curenţii marini din Baia Balcic

de

RADU CIOCÂRDEL

In vara anului 1937, „Serviciul Hidrografic al Marinei" întreprinde o serie de lucrări hidrografice în regiunea Balcic-Kavarna-Kaliacra-Sabla ; se execută o hartă batimetrică foarte exactă precum şi observaţiuni asupra curenţilor, salinităţii, naturii fundului, etc. Ca şi în anii precedenţi au fost îmbarcaţi pentru studiul fizico-chimic şi al faunii d-nii N. Gavrilescu, Prof. Motaş, Z. Popovici şi subsemnatul. Mulţumesc pe această cale d-lor comandanţi ai Marinei Regale pentru înţelegerea şi bunăvoinţa ce ne-au arătat-o.

Din observaţiunile mele din 1932 şi 1933, cât şi prin măsurătorile curentometrice foarte exacte din anul acesta executate de Serviciul Hidrografic al Marinei Regale, — în ceeace priveşte curentul din Baia Balcic —, am ajuns la rezultate bănuite încă din 1933, rezultate expuse în conferinţa ce am ţinut la 15 Decembrie 1935 la Universitatea Bucureşti.

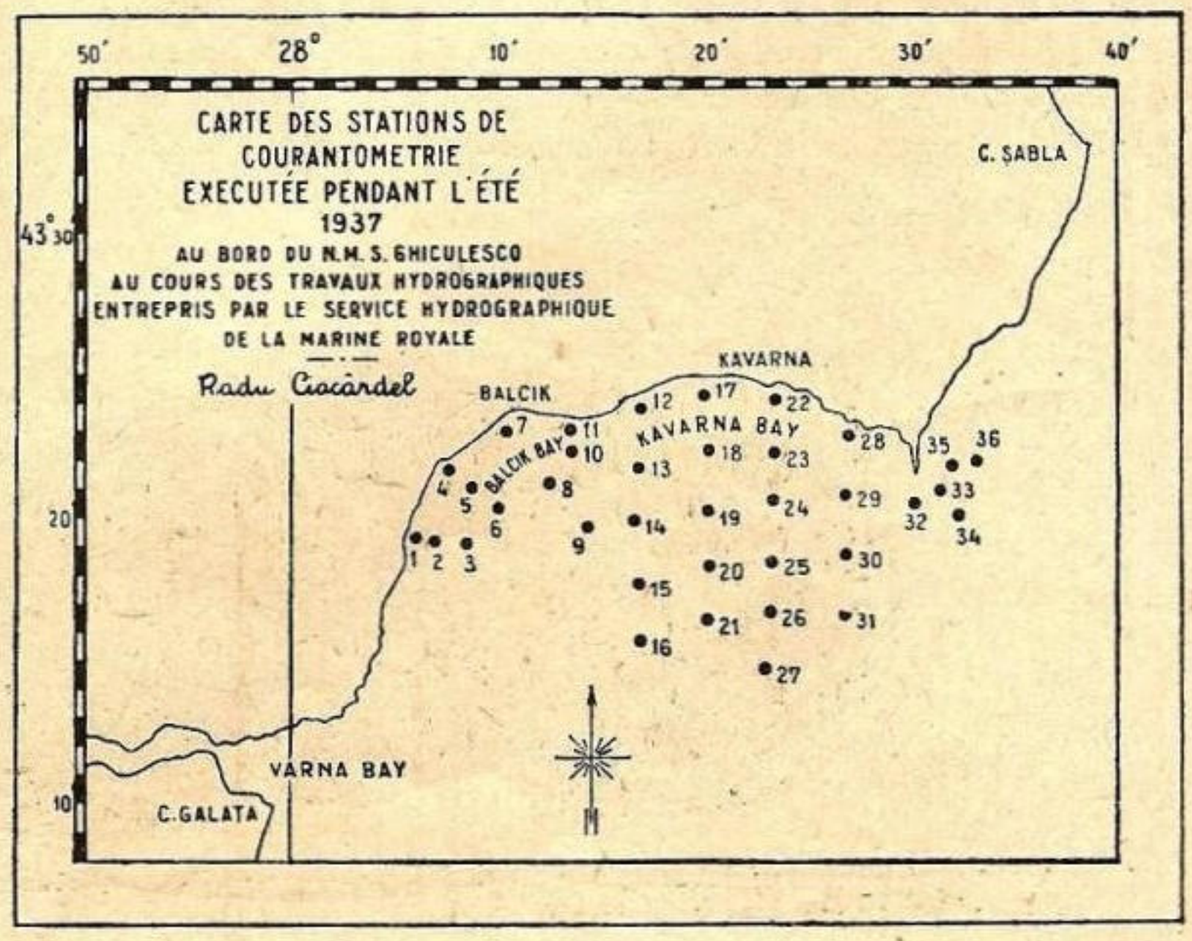
Concluziunile la cari am ajuns sunt următoarele :

In baia Balcic e un curent circular, ce vine dela Sud dealungul coastei, înconjoară golful şi se uneşte în regiunea Kaliacra cu marele curent de suprafaţă N-S ce curge dealungul Dobrogei. Acesta, după ce se uneşte cu apele curentului circular din Baia Balcic, se îndreaptă spre Bosfor pe unde se scurge în marea Marmara. Din cauza imposibilităţii de scurgere prin Bosfor a întregii cantităţi de ape aduse de curentul N-S, o parte din apele acestuia îşi continuă drumul dealungul coastei Anatoliei împreună cu apele curentului submarin salin ce vine din Bosfor, iar altă parte urmează coasta Rumeliei, — Burgas, Varna, Balcic — întregindu-şi circuitul prin unirea cu curentul N-S în regiunea Kaliacra. Deci, curentul din Baia Balcic, e continuarea curentului de refulare, din regiunea Bosforului, curent ce ia naştere din cauza imposibilităţii de scurgere prin Bosfor a întregii cantităţi de ape aduse de curentul N-S. E sigur însă, că o mare importanţă are şi forţa de „antrenare" ce o exercită curentul N-S asupra apelor curentului acestei băi.

Viteza curentului circular e cuprinsă între 0,3—0,5 mile marine pe oră ; se constată însă că, — primăvara şi toamna în timpul marilor revărsări ale Dunăriii când ca o consecinţă a acestui fapt creşte atât viteza cât şi massa curentului N-S, se măreşte şi viteza curentului circular al „băii", din cauza forţei de antrenare atingând câte odată o viteză de aproape o milă pe oră. Micşorări de viteze suferă la suprafaţă din cauza vânturilor de N-Est. Densitatea e de 1.011, — iar temperatura e variabilă cu anotimpurile (vara 22°—26°, iar iarna 3°—4° şi chiar mai puţin).

Lăţimea curentului e de 3—4 mile, atingând însă adesea lăţimi mult mai mari.

La larg, sub curentul N-S, se face simţit un curent cu direcţie inversă (reprezentat prin săgeţile punctate din harta alăturată), cu densitatea mai mare (1,012—1,013) şi temperatură mai scăzută (7°—9°). Acesta, — credem că e un „curent de compensaţiune" datorit deplasării enormei masse de apă a curentului N-S spre Bosfor. Se continuă spre Nord, influenţând în anumite condiţiuni asupra depunerilor ce au loc la gurile Dunării ; în orice caz, acest curent ca intensitate şi direcţiune e cu totul neconstant, contrar cu ceeace crezusem când l'am identificat pentru prima oară. Important e faptul, că rare ori ramuri ale acestui curent submarin pătrund şi în baia Balcic, producând oarecari perturbări în circulaţiunea generală a acestei băi.



Cu „Santa-Maria" la drum

Jurnal de bord ţinut de
Dr. I. CLAUDIAN

PRIMA ETAPĂ, PRIMUL GRAIN, PRIMELE EMOŢII. CE INSEMNEAZĂ A FI FOST PE „MIRCEA"

Duminică 8 August.

In câteva minute strângem culcuşurile, ne spălăm şi suntem gata de plecare. Imbarcăm meşterii şi o pornim în susul Dunării să încercăm motorul cu noua lui instalaţie de răcire. Plutim în susul apei, ţinând oarecum malul stâng până la km. 436, în dreptul insulei Călimoc, de unde ne întoarcem din nou la punctul de plecare. Rezultatele sunt destul de mulţumitoare. N'am pierdut o zi de geaba la Turtucaia şi Domnul Gheorghe ne-a făcut treabă bună. Nu ne-a afumat degeaba barca. Răcirea motorului e bună la toate vitezele.

Profităm de ocazie ca să cronometrăm şi constatăm că facem 6 km. pe oră în amonte şi 15 km. în aval.

Această viteză care nu este tocmai vertiginoasă, este totuşi suficientă pentru un motor auxiliar. Căci nu este de dorit pe un pânzar, un motor mai repede ; iuţeala motorului nu trebue să întreacă viteza mijlocie pe care ţi-o poate da vântul. Altfel eşti ispitit să întrebuinţezi motorul mai mult decât trebue, în paguba navigaţiei cu vele.

Liniştiţi din partea motorului, rămâne să ne ocupăm de vânt, şi căpitanul a şi adulmecat un vânt tăricel de apus care o să ne ducă cu *mare larg* în câteva ore la Silistra. Căci Silistra e prima noastră etapă. Dar nu putem pleca fără să botezăm vasul, căci „Santa Maria" nu a primit încă binecuvântarea. Azi e Duminică. Un drum până la Biserică, şi la ora 12 Părintele Manoliu e la bord unde sfeştania se face în faţa icoanei Patroanei noastre, pictată într'o frumoasă miniatură florentină prinsă în cabina mare, şi în faţa sfântului Nicolae încrustat în argint pe catarg.

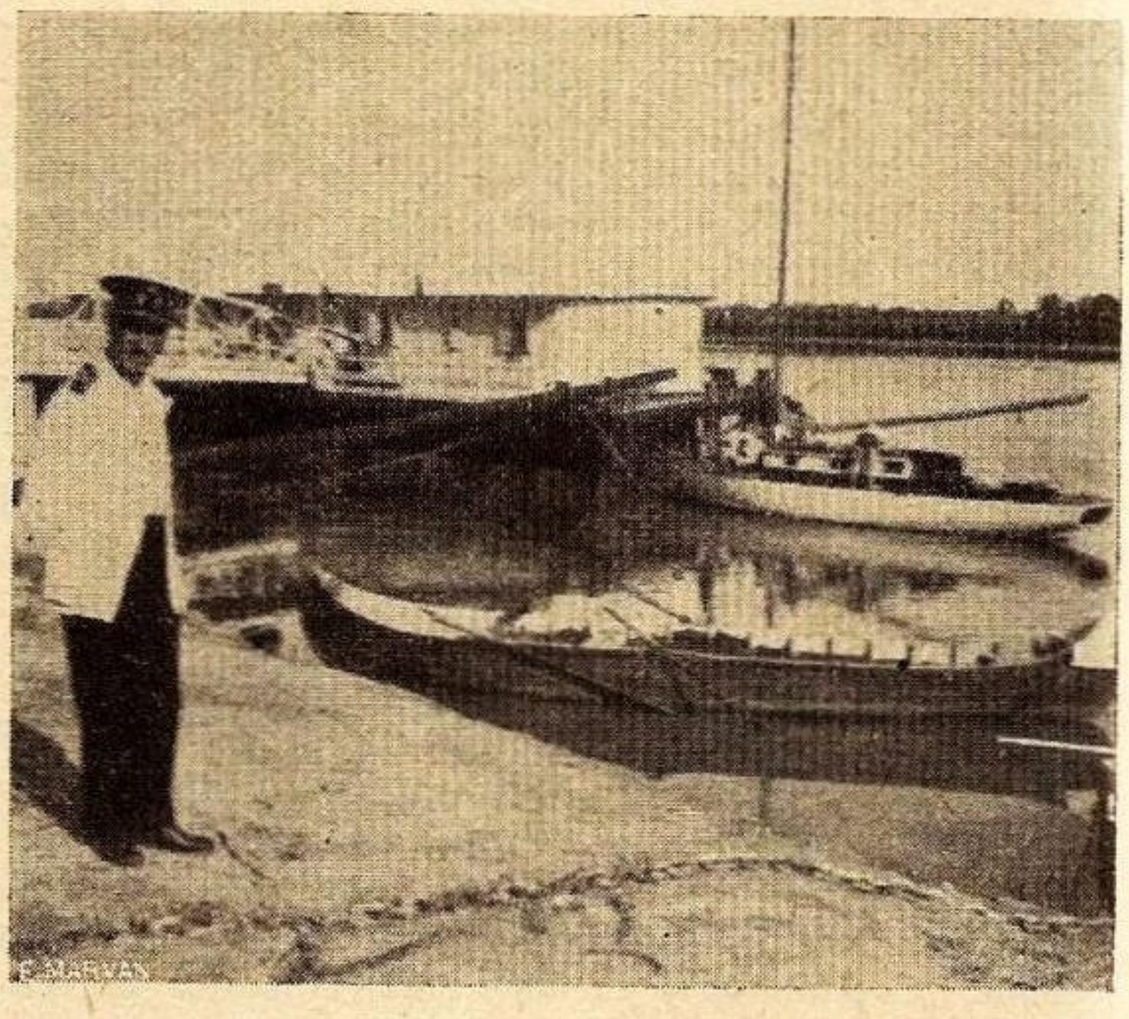
Dar obiceiurile marinăreşti sunt complicate, zeităţile păgâne ale apelor nu trebuesc nici ele uitate şi trebue spartă o sticlă de şampanie de prova care va spinteca valurile. Prima sticlă rezistă, scapă din panglică şi „bătrânul Danubiu" o înghite întreagă. A doua stropeşte puntea cu un val spumos, argintiu, aşa cum nu vom mai vedea până la mare.

Dar mai sunt două sticle de şampanie şi trebue să schimbăm şi noi câteva vorbe cu îndatoritorul nostru preot. Ce vreţi, plecările rapide nu par a face parte din virtuţile noastre.

La ora 2,45 plecăm. De data asta e plecarea cea mare, începutul călătoriei spre mare. Desfacem parâmele, pornim cu motorul în vânt, „sus pânzele", derivorul jos, stop motorul, „volta" şi iată-ne defilând prin faţa portului cu un vânt dulce de *mare larg*, spre Silistra.

Sunt clipe care nu se pot uita. Calitatea de începător are şi ea avantajele ei, căci în fiecare clipă ne aşteaptă impresii noui, proaspete.

„Căpitanul", care a mai făcut anul trecut acest drum cu mica lui „Alfa" o yolă de 5 metri, invidiază bucuria noastră copilărească cari, prima dată, plutim cu vântul



In port la Oltina: D. Căpitan de port în inspecţie.

în spate, în largul Dunărei. Desigur şi la anul, şi mulţi alţi ani vom ridica pânzele şi ne vom avânta spre largul strălucitor, pe o zi cu soare de vară, ca asta, dar palpitaţiile de astăzi nu le vom mai găsi.

Căci nu e puţin lucru să te simţi alunecând, pe luciul Dunărei pe o minunată zi de August, lăsând în urmă, din ce în ce mai estompată, priveliştea minunată a Turtucaei. Alura de *mare larg* şi *vânt din pupă*, aşa cum o avem acum, e desigur cea mai lină, cea mai liniştită, e alura de vis. Nu simţi iuţeala, barca nu se lasă pe o coastă, abia se aude freamătul apei la provă. Ne desbrăcăm, lăsându-ne în short-uri şi costume de bae şi ne întindem fiecare în câte-un colţ, îmbătaţi de soare şi de plăcerea plutirei.

Dar e greu să-ţi găseşti „colţul" ideal, şi eşti pornit cauţi mereu. E bine şi la provă, întins cu capul pe colacul de parâmă sau pe ancoră, cu flocul fluturând deasupra şi cu babalele care îţi mângâe prietenește coastele. Vezi apa înainte, până în zare, şi faci abstracţie de barcă, de tine şi de rest. E colţul „metafizic" prin excelenţă. Dar nu e rău nici pe coverta cabinei, culcat pe spate, cu privirile aţintite la pavilionul din vârful catargului şi la cer, — şi cu teama vagă că la o voltă neaşteptată, ghiul va putea trece ameninţător pe deasupra nasului. Sau mai bine să renunţi la lenevire şi să treci la postul de comandă, să „navighezi", în sfârşit, cu mâna pe eche, cu ochii pe hartă şi la tăbliţele de kilometraj de pe malul stâng.

Trecem de portul Oltenița, de care ne apropiem ca să vedem şi mai ales ca să fim văzuţi în mers, de prietenii noştri din port.

De altfel harta ne arată că trebue să ţinem mai aproape de malul stâng, Dunărea se lăţeşte aci ca să îmbrăţişeze insula Cusuiului care se prelungeşte în susul apei cu un banc lung de 1 km.

Abia plutim de 20 minute şi dispoziţia noastră visătoare începe să fie turburată. Soarta nu vrea să ne răsfeţe mai mult. In faţa noastră, înspre malul stâng, se sbârleşte la noi un nor fumuriu, pe care-l urmărim cu oarecare respect. Vântul începe să scadă. Hotărât, întâia zi de navigaţie ne va oferi şi alte senzaţii inedite. Suntem la km. 428. Ne consultăm : reducem pânza, nu reducem. Optăm pentru prima propunere : ascultători adagiului „mai bine prea puţină pânză, decât prea mul-

tă". Luăm o terțarolă. Dar se vede că acest adagiu nu se aplică tocmai bine în cazul de față, căci în clipa următoare se stârnește un vânt strașnic din provă și ne surprinde fără viteză. Cu cârma aproape ineficace, abia reușim să evităm malul care venea spre noi, și să strângem vântul foarte anevoie. E o furtună, „un grain", cu vânt direct contrar. Ne consultăm din ochi. Vom fi obligați la volte dese și penibile într'un spațiu limitat de banc în tribord. Picături mari ne izbesc din față și se întețesc repede. Ne-am hotărît : „vira motorul !". „jos pânza", „sus derivorul". Căpitanul e la bară iar trei din echipaj ne repezim pe punte să executăm comanda. E inutil să mă lungesc. Cine nu a coborît o pânză de 40 de metri pe furtună cu ploaie, — în prima zi de navigație, nu va vedea scena. Ne luptăm eroic cu pânza umflată de vânt care aci ne zmucește, aci ni se sue în cap, aci ne împinge peste bord. Ne trântim cu burta pe ea și izbutim s'o strângem și să o învelim cu husa.

Ploaia s'a întețit de tot, amestecată cu vânt care ne bate din față. Cucoanele și „musul" sunt la adăpost în cabină. „Căpitanul" și cu mine stăm la postul de comandă importanți și uzi leoarcă. Suntem aproape desbrăcați și refuzăm impermeabilele care se ivesc pe ușa cabinei, oferite de o mână caritabilă.

Abia mai vedem la câțiva metri. De țărm, nici-o urmă. Dibuim direcția după sensul vântului și al valurilor repezite în provă, care încep să ne salte. Șiroind de apă, dârdâind, scrutăm zadarnic zarea închisă pretutindeni de pânza deasă de apă. Cu mâna încordată pe eche, cu urechea la motor, minutele trec încet.

Aceiaș mână caritabilă se ivește pe ușa cabinei, de data aceasta cu două păhărute cu rom. Cred că nici inventatorul regimului sec nu s'ar fi îndurat să le refuze.

Dar ne-a cam răzbit umezeala și cum ploaia s'a așternut mai liniștită, intrăm pe rând în cabină și ne echipăm confortabil. Motorul merge fără ezitări și ne câștigă încrederea.

Navigăm fără să vedem mare lucru, abia descifrând cu binoclul kilometrajul și așteptând indicații dinăuntrul cabinei, unde harta este citită în liniște : „banc la tribord, țineți malul stâng".

Vântul a căzut de tot, plouă mai liniștit și echipajul e parcă mai dispus. Comentăm evenimentele. Suntem toți de acord că pentru prima zi de călătorie „ne-a luat cam repede". Povestim fiecare ce am făcut în momentele critice și știm acum precis ce trebue să mai facem. Avem o vagă remușcare că nu am luptat mai mult cu furtuna cu pânzele întinse, deși vântul a căzut repede. Ba consultăm și autorii din bibliotecă și recunoaștem că „în momentul când ești surprins de un *grain,* fără vânt și pânze, pui cârma *sub vânt* pentru a lua viteză" și apoi manevrezi mai departe.

Cu prima ocazie ne vom conforma.

Deocamdată navigăm cu motor, vântul a scăzut complet și plouă încet și liniștit.

Dar unui cutter care se respectă și care poartă 40 de metri de pânză, nu prea îi stă bine împins de elice cu o vulgară șalupă. In consecință începem să pregătim pânzele ude pentru vântul... care va veni. Dar, — ce să-i faci ! — pe apă lucrurile nu sunt totdeauna simple, și constatăm cu consternare că mateloții noștri neexperimentați au cam încurcat manevrele. In repezeala de adineauri, o *manevră fixă* a fost mobilizată în mod cu totul arbitrar și funga velei mari a scăpat din macaraua ei, din vârful catargului.

„Căpitanul" indignat peste măsură, pufnește, contemplând cu jale macaraua care se leagănă văduvită de *saula ei,* numai la 11 metri deasupra punții.

— „Poftim, altă complicație !". Cât despre complicație, se poate spune că e, căci „cineva" trebue să se sue în vârful catargului să petreacă funga prin raiul rotiței. Acrobație puțin ispititoare în mijlocul Dunărei. Și tare mi-e teamă că nu vom putea realiza performanța asta „cu mijloacele dela bord". Intr'adevăr, cei mai agili dintre noi sunt, pentru câteva zile, într'o formă fizică cam proastă, din cauza diverselor beteșuguri și pansamente.

Dar, trebue să găsim o soluție ; și soluția apare sub forma unui șlep care se ivește în tribord, acostat, nu știu de ce, la malul stâng al Dunărei, în dreptul satului Popina.

Facem rondoul, după toate regulele și manevrăm pentru acostare la șlep. Pe punte câțiva marinari binevoitori și uzi ne prind parâmele. Ne fixăm.

Intrăm în vorbă și începem pertractările. Sunt Bulgari de prin satele vecine. „Moș Ivan", căpitanul e gata să ne dea o mână de ajutor. Dar nu prea se bizue pe puterile lui. Dacă ar fi fost cu câțiva ani mai tânăr... Restul echipajului se scarpină la ceafă, codindu-se. Catargul e prea înalt și prea ud, barca e cam mică și... apa cam rece. Dar iată că Ivan găsește accente din eloquența marilor căpitani :

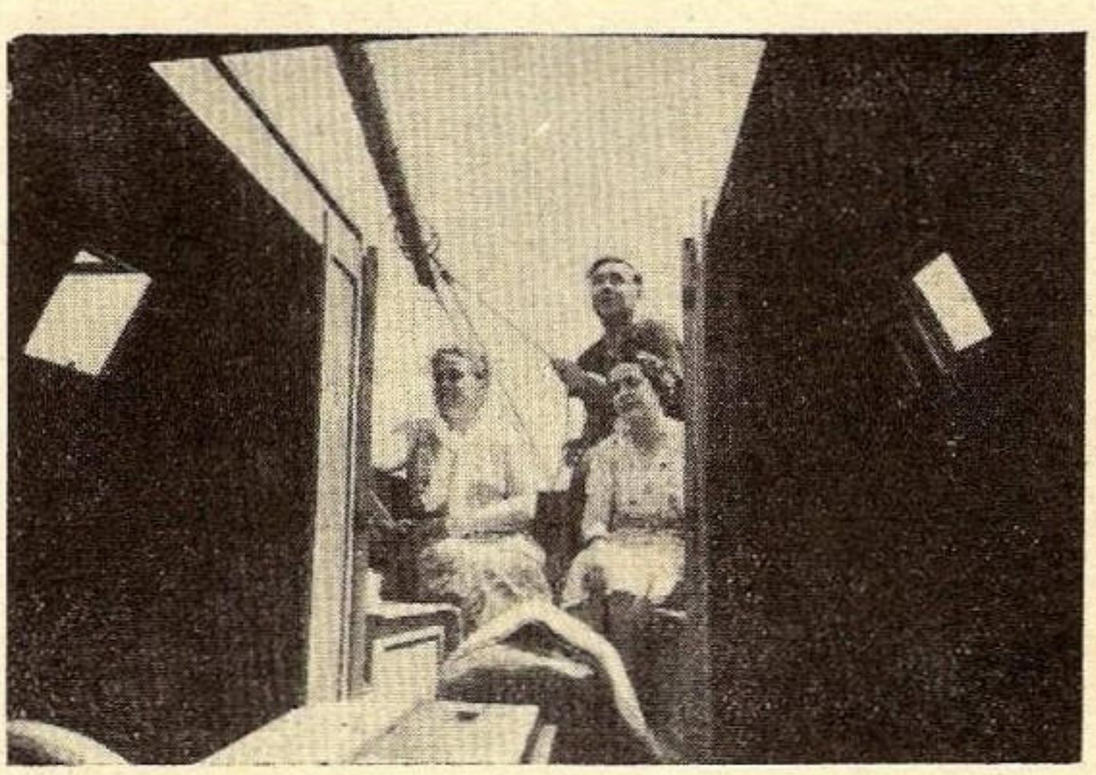
— „Măi băeți, mă, e rușine mă, să nu se găsească cineva printre noi să se urce pe catarg !" Și apoi, apostrofând pe un vlăjgan bălai și taciturn, care se ținea deoparte : „Mă Stoiene, tu ai făcut armata pe Mircea, mă !" Atinsese coarda care trebue. Faima lui „Mircea" nu poate fi pătată. Și fostul gabier își aruncă haina de pe el, își petrece piciorul printr'un ochi din funga flocului și încet, încet, se cățără în modesta noastră arboradă. Sus, la crucetă e o clipă mai grea. Trebue să se ridice voinicește în mâini, cu saula în dinți.

Dar s'a făcut, și într'o clipă e jos, gâfâind. Ne cinstim camaraderește, ne luăm ziuă bună și iată-ne plutind la vale, cu pânza întinsă, împinși de un vânticel de travers.

Abia pe la ora 7 seara vântul a căzut de tot, și începem să zărim luminile Silistrei. Coborîm pânza, și continuăm drumul cu motor.

La 8 facem rondoul și acostăm la un șlep lângă debarcaderul N. F. R. Ne fixăm pe întuneric, cum putem mai bine, în luptă cu un anafor care ne tot învârtește, în loc.

Am parcurs astăzi 60 km., în 5h.15 m. ceeace dă o viteză medie de 12 km. pe oră. Motorul a mers fără întrerupere 4 ore.



Pasagerele admiră dibăcia căpitanului.

Debarcăm, petrecem seara la uscat la restaurantul „Carpați". La 11 seara suntem la bord.

STRĂJERII MARINARI. PRIMA CUNOȘTINȚĂ CU BANCURILE.

Silistra-Port, Luni 9 August.

Ora 9 dimineața. Etapa străbătută ieri nu ne-a dat insomnie și la opt dimineața ne sculăm, în plină zarvă a portului. „Zarvă a portului" poate că e cam mult spus, dar pentru noi, care nu am ancorat încă în Liverpool e destulă mișcare și destul sgomot. Un remorcher manevrează lângă noi, un șlep încarcă alături, ca să nu mai vorbesc de o ceată de cască gură de diverse mărimi cari s'au aliniat pe cheiu și ne contemplă cu interes și cu simpatie cam sgomotoasă.

Turismul, pe uscat sau pe apă, exclude ideia de grabă și în consecință suntem foarte dispuși să gustăm pe îndelete atmosfera asta, așa de nouă pentru noi, a acestor portulețe de Dunăre. Și pe urmă suntem în vacanță, ce Dumnezeu! Aceste reflecții le strecor căpitanului care este ceva mai grăbit să „iasă la mare".

Până să vină la bord cafelele, pe care un turc simpatic de pe cheiu se oferă să le aducă dela cafeneaua din față începem spălarea punții, urmată de toaleta echipajului care se face cu găleata pe punte, completată pentru câțiva mai curagioși de o afundare într'o apă cam suspectă și cam uleioasă. In orice caz e preferabil acest sistem în aer liber cabinei-toalete dela bord, care cere o suplețe și o abilitate de mișcări puțin obișnuite.

Urmează pregătirile de plecare; aprovizionarea: pâine,vin, ghiață, — instalate cu grijă în răcitorul improvizat dela pravă. Benzină, ulei, o nouă balenă pentru pânză. (Cea veche se rupsese ieri). Toate aceste pregătiri se fac fără să ne deplasăm, mulțumită serviabilității unui simpatic străjer marinar care a venit să-și ofere serviciile. (Trăiască comandantul străjerilor marinari!).

In sfârșit, după o masă frugală la bord, cu „hrană rece", întreruptă de conversații cu diverse personagii simandicoase care vin să ne intervieweze de pe înălțimea șlepului de care suntem legați, suntem gata.

S'a făcut ora 2 și jumătate. Ridicăm ancora, deslegăm parâmele și ne strecurăm cu motorul printre șlepuri spre larg. Ridicăm velele, stopăm motorul, coborîm derivorul și plecăm în josul Dunării cu un vânticel de *mare larg tribord*. Etapa pe care ne-o propunem astăzi e mai scurtă — până la Oltina — 41 km. Până la Cernavodă e prea departe și nu avem nici-un motiv să ne grăbim. Nu știu dacă asta e și părerea căpitanului. Dar îl îmblânzim, propunându-i să mergem astăzi cu orice preț, adică cu orice vânt, numai cu vele.

Plutim încet, dar e o zi caldă și frumoasă. Am luat brațul din stânga, brațul Plosca, lăsând la tribord brațul Ostrovului, mai interesant poate dar mai incomod pentru un velier. Trecem de gura Borcei, un colț minunat pe care l-am mai admirat altă dată din vapor, și lăsăm în tribord un șir nesfârșit de insule: Jianul, Ostrovul, Florica, păduri de sălcii ce ies din apa netedă și care astăzi, nu știu de ce e de un albastru... Strauss.

Incrucișem câteva convoaie de câte două și trei șlepuri, care duc încărcături grele de grâne în susul Dunării. Se târăsc încet, parcă prudente să nu-și greșească drumul. Lăsăm în tribord un sat mic, ciudat, înghesuit între două dealuri, care-l împing chiar în malul Dunării. O mică așezare de pescari pe care o identificăm pe hartă: Pârjoaia. Ne emoționează Pârjoaia și ne propunem să ne oprim cândva aci în vilegiatură. In ori-ce caz alt-cândva, căci acum a rămas în urmă încet. Chiar cam prea încet, poate, căci am schimbat alura și acum avem un vânt de bulină din același bord, dar nu prea spornic.

Navigația ne ocupă destul, priveliștea e mereu schimbătoare și nu ni se urăște la bord. Cei care nu știu cârma, urmăresc harta, fotografiază .Ba reușim să facem o cafea, pe care bineînțeles, o bem „în liniște". Clipele de repaus nu le întâlnim prea des în agitata noastră experiență, și expresiunea aceasta pe care am lansat-o zilele trecute începe să se consacre.

A adoptat-o chiar „căpitanul". De exemplu, a fuma o țigare „în liniște" înseamnă a întrerupe spălatul punții, sau a lăsa vela jumătate spălată sau a întrerupe brusc cine știe ce ocupație capitală pentru a-ți acorda un repaus, din care nimeni nu are dreptul să te turbure.

— Cum la trei medici trebue să fie cel puțin un pacient, ne îndeletnicim și cu pansamente complicate, de înțepături și alte sgârieturi de care nu prea ducem lipsă, agitându-ne toată ziua printre frânghii și sârme.

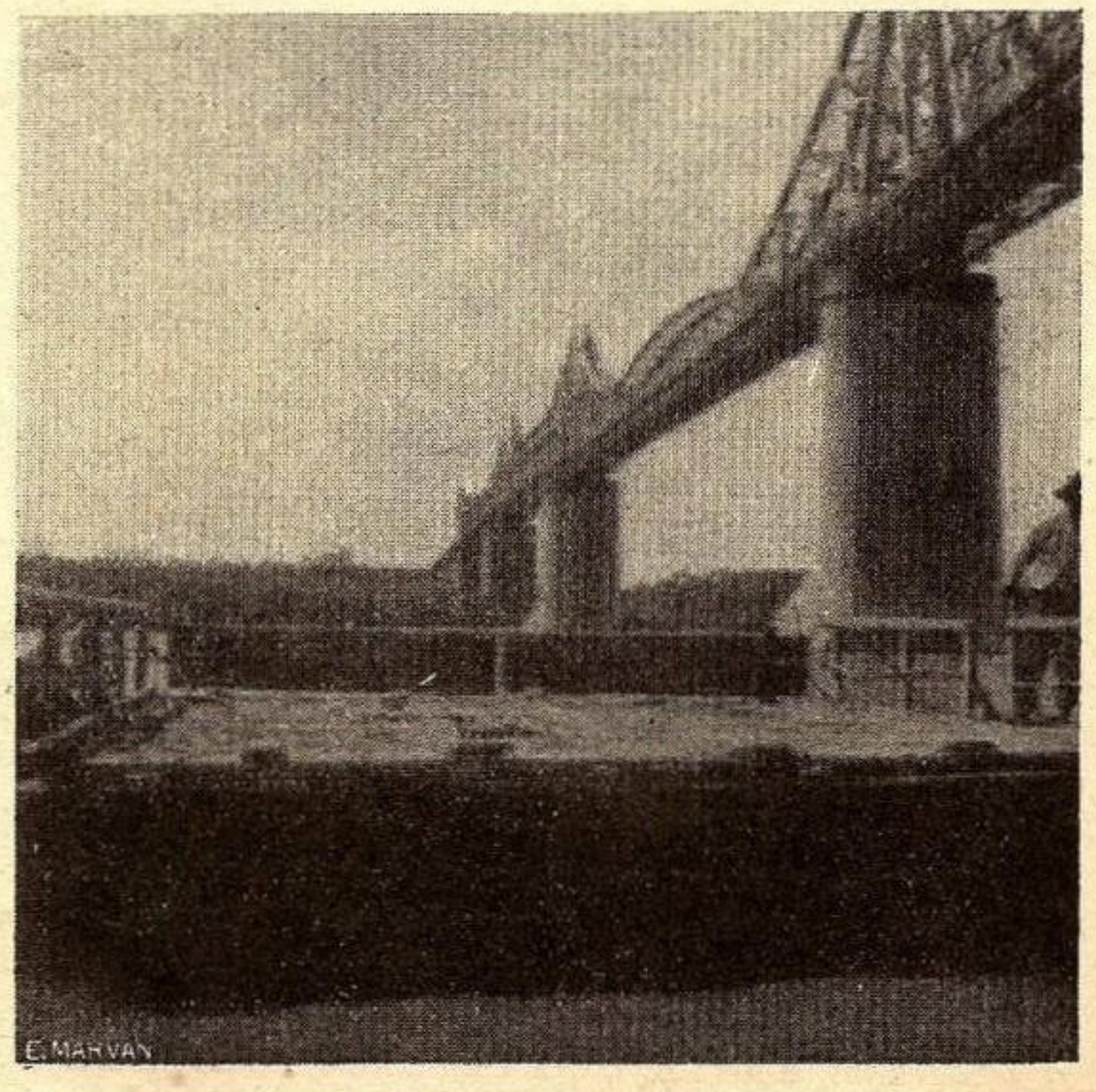
Ceia ce ne minunează e că nu sunt țânțari. Țânțarii și căldurile pe care ne așteptam să le înfruntăm — după cum ni se spusese — n'au apărut până acum.

Incepe să se însereze când ajungem la km. 343. Aci Dunărea se strâmtează brusc, face un gât, ca apoi să se desfacă în trei brațe. Pe cel din mijloc trebue să-l luăm ca să ajungem la Oltina.

Până la Oltina nu mai sunt decât 5 km. Dar cum ziua este pe sfârșite și cum pe semne există vre-un demon aquatic care se ține de capul nostru ca să ne procure o aventură pe zi, a fost să nu ne apuce asfințitul soarelui fără s'o pățim.

Căci, fără amestecul puterilor ascunse, nu-mi pot lămuri cum soția mea, de a cărei calități de orientare toată lumea e convinsă și în special ea, s'a putut înșela atât de grav.

Fapt este că abia ne-am angajat pe canalul „Oltina", după indicațiile navigatoarei mai sus numite, când ne trezim că „Santa-Maria", saltă în sus icnind din mai multe încheieturi, fără nici-un motiv aparent. E drept că în clipa următoare, după o scurtă ezitare între babord și tribord, s'a decis să se lase ușor spre babord, în partea ghiului.



Trecem pe sub podul „Regele Carol"

Deşi lipsiţi completamente de experienţa acestor accidente, nu ne-a trebuit mai mult de o secundă să înţelegem cam despre ce este vorba. Şi nici nu am avut curiozitatea să vedem ce intenţiuni manifestă barca noastră, lăsată de capul ei. In câteva secunde derivorul e ridicat, fără rezistenţă, motorul pornit, „marche-arrière" cârma, banda, babord, şi iată-ne plutind din nou. Am luat contact în sfârşit cu bancul, faimosul banc de nisip. Am impresiunea că ceia ce ne-a ajutat mai ales a fost pânza care în clipa cârmirei a primit vântul în mare larg, babord şi ne-a degajat complet.

Oprim motorul, ne orientăm şi constatăm greşala: braţul pe care pătrunsesem era un mic canal care ocoleşte insula Iepurăşul şi care este complet nenavigabil. O viteză mai mare ne-ar fi expus la un accident ceva mai neplăcut, căci odată derivorul înfipt bine în mâlul de pe fund, nu am fi scăpat de-acolo fără măcar o bae bună.

Continuăm drumul cu pânza şi cu ochii în patru şi ne strecurăm între un banc şi o insulă pusă cam în drum, de data asta pe braţul Oltina.

Dar s'a întunecat de-a binelea şi, ca de obicei la ora asta vântul a scăzut. Coborîm pânza şi străbatem cei 3 km. care mai sunt până la Oltina cu motorul. Luminile portului, cam sărace se zăresc abia la câteva sute de metri. Facem rondoul şi manevrăm pentru acostare, pe întuneric. Ancorăm şi ne fixăm în aval de ponton, cu grijă să nu încurcăm „pasagerul", care, ni se spune va acosta aci la ponton, venind din jos, la ora 11 noaptea.

Iată un port în care nu ne grăbim să debarcăm. E întuneric nu prea vedem mare lucru, dar ştim că nu avem ce vedea. Portul este complet izolat, depărtat de sat de câţiva km. Pontonul, un grănicer, două căsuţe mici, câteva lotci, linişte, ţânţari.

Facem lumină în cabinele noastre şi ne pregătim masa la bord, în luptă cu aceste mici dihănii. După masă, concert la bord. Facem toţi, cum putem mai bine să nu turburăm armonia gravă a nopţii de Dunăre... Vocea slabă şi emoţionată a „Căpitanului" evocă isprăvile lui Stenka Razin, care în pustietatea asta de apă sună mai autentice ca oriunde.

In liniştea ce ne înconjoară, cabina noastră e mai plăcută. Aşteptăm vaporul care acostează la doi metri de noi. După câteva minute ne părăseşte. Il urmărim pierzându-se în noapte. Am rămas singuri stăpâni pe portul Oltina.

PUŢINĂ ISTORIE SUB POD

Oltina-Port, Marţi 10 August.

Ne-am sculat cu noaptea în cap. La ora 7 scoatem nasul din cabină ca să recunoaştem împrejurimile. Un ponton, câteva lotci pustii, câteva sălcii, mai departe două căsuţe. Un grănicer stingher ne contemplă cu mult interes. Incolo, nimeni. Câteva sute de metri mai în susul Dunării, luceşte sub soare un mic promotoriu stâncos. Caut pe hartă şi-l găsesc însemnat cu menţiunea „ruine de piatră". Simţul meu de iubitor de ziduri vechi nu m'a înşelat. Fără îndoială că s'a înălţat acolo pe vremuri un castel roman.

Cum au schimbat veacurile rostul locurilor acestora!

Acum peste două mii de ani, erau, dealungul Dunării pe care plutim acum, un şirag de oraşe, orăşele şi castele care se înşirau fără întrerupere până la mare. Toate erau pe malul drept, căci ţărmul dimpotrivă, trac, era pustiu şi inospitalier. Pe aci, pe Dunăre, pătrundeau negustorii elini, aducând cu ei elementele de civilizaţie ale orientului, care se urcau în sus pe Argeş, pe Ialomiţa la aşezările barbarilor din nordul Dunării. Transmarisca de azi, Candidiana, Tegulicium, Durostorum, şi aci în locul în care stăm acum, o aşezare mai mică, care şi-a păstrat minunat numele până azi Altinum. Despre această Altinum nu se ştie mare lucru dar probabil rostul acestui castel era să păzească drumul spre Tropaeum Trajani, Adam-Clisi de astăzi, pe care era legat printr'o şosea. O altă şosea pietruită ţinea malul Dunării trecând în jos prin Scyrillus, poate în locul Raşovei de astăzi, Axiopolis care se înălţa lângă Cernavoda noastră, şi ţinea malul în sus spre Hârşova şi mai departe.

Ceia ce este impresionant, este persistenţa numirilor acestor localităţi, Dârstor, Oltina — (e probabil ca numele satului să vină dela balta alăturată —) ceia ce indică fără îndoială o continuitate, dacă nu de rassă, în orice caz de aşezări. Şi chiar Cetatea Trofeului lui Traian trebue să fi dăinuit până târziu încoace, căci năvălitorii asiatici recenţi, au mai găsit monumentul, dominat de un trofeu de piatră „biserica cu om", ceia ce se spune, pe turceşte „Adam Clissi".

Imi fumez „în linişte" ţigarea în cok-pit, savurând cafeaua de dimineaţă şi încerc să-mi închipui triremele urcând din greu cursul Istrului sau debarcând „coletele" cu destinaţia Tropaeum pe colţul acesta de mal, desigur mai animat atunci ca astăzi. Astăzi alte drumuri s'au deschis şi bătrâna Dunăre „drum fără pulbere", şerpueşte pe lângă maluri părăginite.

Cobor la uscat ca să-mi desmorţesc picioarele, căci de alaltăeri nu am mai călcat pe pământ. Căpitanul de port îmi iese înainte cu rolul de barcă vizat. Cu capul plin de viziuni antice îi împărtăşesc proecupările mele. Dar nu mi-am găsit omul. De castelul dela Altium n'a auzit şi nu crede să se găsească ruine prin împrejurimi. Singura instituţie mai importantă de pe aci este... un depozit de tutun al C.A.M.-ului. Desamăgit, nu-mi rămâne decât să-l fotografiez în faţa cutterului nostru şi să iau o bae sub malul râpos din josul „portului".

Când mă întorc la bord, puntea străluceşte, spălată proaspăt, pânza e gata de ridicare şi căpitanul Feodoroff nerăbdător.

La ora 9 şi jumătate ridicăm ancora. şi plecăm cu pânza ridicată chiar dela ponton. Navigăm cu vânt de mare larg la tribord cu iuţeală bunicică, ţinând firul apei. După vre-o 4 km. se schimbă vântul pe care-l primim în bulină babord cu rafale dese şi puternice. Dăm banda în mod serios şi sburăm cum nu am mai sburat pe Dunăre. Aşa trecem, ca o nălucă, pe lângă insula Fermecată (sau poate a Fermecatului) cu egreta de minunate sălcii argintii. Dar iuţeala nu ne dă răgaz s'o admirăm. Insemnările kilometrilor trec repede pe lângă noi şi ne îndeamnă să cronometrăm. Atingem la un moment dat viteza considerabilă de 18 km. pe oră. Vâjâind, aplecaţi pe o coastă, cu prova înspumată şi trăgând sdravăn de scota ghiului care ne smuceşte, trecem pe lângă Raşova.

Din acest punct lucrurile se schimbă. Vântul e acelaş, o briză puternică de N. E. cu rafele, dar noi ne-am schimbat direcţia căci Dunărea coteşte spre Nord. Primim acum vântul chiar dinainte, silindu-ne la volte dese ca să nu pierdem din viteză. „Bon plein, bon prés", navigăm din mal în mal, oftând după recordul de 18 km. pe oră, pe care-l pierdem. Dar vremea e frumoasă şi încet, încet iată-ne în dreptul insulei Hinogu de unde se iveşte în zare ca un fir de argint, podul Regele Carol I.

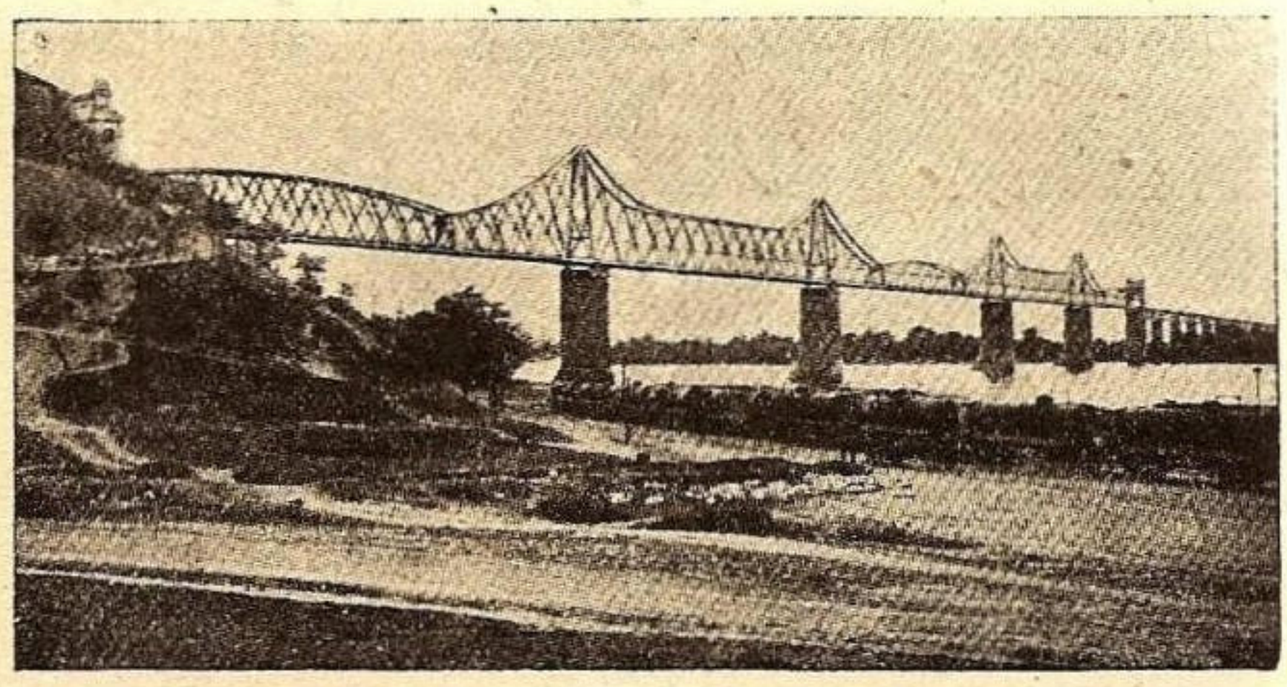
Nu sunt decât 5 km. până la Cernavodă, dar vântul e mai tare şi lofăm din ce în ce mai strâns. Cu toată vi-

(Continuare în pag. 331)

DOCUMENTE

Podul de peste Dunăre

IATĂ documentul ce a fost îngropat în partea fundamentală în zidăria care formează cel dintâiu picior al podului pe ţărmul stâng al Dunărei.



„NOI CAROL I,

„Prin graţia lui Dumnedeŭ şi voinţa naţională, Rege al Românieĭ,

„Aducem la sciinţa tuturora cele ce urméză :

„Răsboiul, purtat în aniĭ de la 1877 pênè la 1878 de vitejii României pe câmpiele Bulgariei, întins'a hotarele ţereĭ nóstre peste ţermul drept al Dunăreĭ şi făcut'a Regatul României stăpân la Marea-Négră, întrupându'ĭ Dobrogea.

„De atunci necontenit pironită ne-a fost gândirea la acéstă provincie, ênse măreţul Danubiŭ ne-a oprit şi ne opresce se dăm litoralului Mareĭ-Negre şi porturilor luĭ viaţa şi desvoltarea trebuinciósă pentru prosperitatea economică a ţereĭ. .

„Numai construcţiunea unuĭ pod peste Dunăre înlătureză aceste piedici.

„Corpurile nóstre legiuitóre, încăldite de focul nestins al iubirei de ţéră, aŭ hotărît în anul 1883 clădirea acestui pod şi noĭ am sancţionat în acelaşi an patriotica lor hotărîre.

„Adi ingineriĭ români clădesc podul.

„Nu vor trece de cât câţi-va ani şi sévêrşită va fi uă grandiósă lucrare, un monument care va transmite urmaşilor noştri şi generaţiunilor viitóre dovadă de puterea de viaţă, patriotismul şi hărnicia României actuale.

„Fie ca acéstă mare lucrare sé sporéscă prosperitatea şi gloria scumpei nóstre ţeri, fie ca prin ea se se strângă legăturile carĭ unesc Dobrogea de patria-mumă, fie ca porturile eĭ se ajungă la uă splendóre vrednică de solicitudinea ce le pórtă ţéra.

Preţuind aşa valórea podului peste Dunăre la Cernavoda, hotărît-am se se aşede în presenţa Mea, a Principelui Ferdinand, Moştenitorul presumtiv al Coróneĭ, a miniştrilor carĭ se află la cârma ţereĭ, piatra fundamentală în zidăria care formézĕ cel d'ântâiŭ picior al podului pe ţermul stăng al Dunăreĭ.

„Acest document comemorativ s'a semnat de Noi în doue exemplare cari s'aŭ învestit cu sigiliul Statului.

„Un exemplar, însoţit de monetele curente, se va îngropa de Noĭ în piatra fundamentală în diua a noua a lunei Octombre anul 1890 de la nascerea Mântuitorului, în al 25-lea al Domniei Nóstre şi a 10-lea de la înfiinţarea Regatului României ; cel de al duoilea esemplar se va păstra în archiva Statului".

Acest act fu semnat de M. Sea Regele, de A. S. R. Principele moştenitor, de I. P. S. Mitropolit Primat, de câte şépte miniştriĭ, de d. director general Duca şi de d. inginer Saligny.

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.

Nava Şcoală

Inchinată celor ce vor învăţa ucenicia pe noul „Mircea".

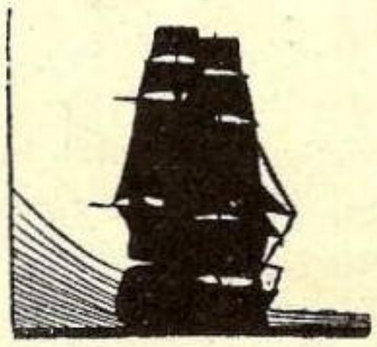
Cu gândul tot în depărtare,
Văd parcă'n vis, plutind pe mare
O navă-şcoală de vânt purtată
Săltând pe valuri mânioase
Spre ţărmurile noastre frumoase.

Când vremea-i 'ntunecoasă,
Tu mergi pe punte dibuind
Sau când e marea furtunoasă,
Stai nopţile întregi veghind.

Ca să te'nveţi tu'ncepător,
In larg de eşti, să strângi o velă
Când vântul e stăruitor,
Tu ! stăpân al mării 'nviitor.

Cadeţi, curaj şi 'nvingeţi
E grea ucenicia mării,
Dar de-ai voinţă o înveţi ;
Spre fala şi mărirea Ţării.

NINA



Linişte

O coastă normandă sclipeşte în zare,
Departe în largul de viu cenuşiu...
Oceanul înspumă lin ţărmul pustiu,
Tăcerea pluteşte, pe ceruri, pe mare.

Pescarul bătrânelor plaje normande
Alene-şi întinde vechiul năvod.
Ii tremură mâna, desface un nod,
Pribeagul albit al străvechilor lande.

In valuri aruncă năvodul... aşteaptă...
Oceanul îi cântă... minuni şi minuni...
Visează trecutul... cununi şi cununi...
Din valuri iubita spre el se îndreaptă...

Amurgul se lasă... în jur e tăcere...
Pe larguri de ape... sclipiri şi himere....

ANNE MARIE RUDEANU

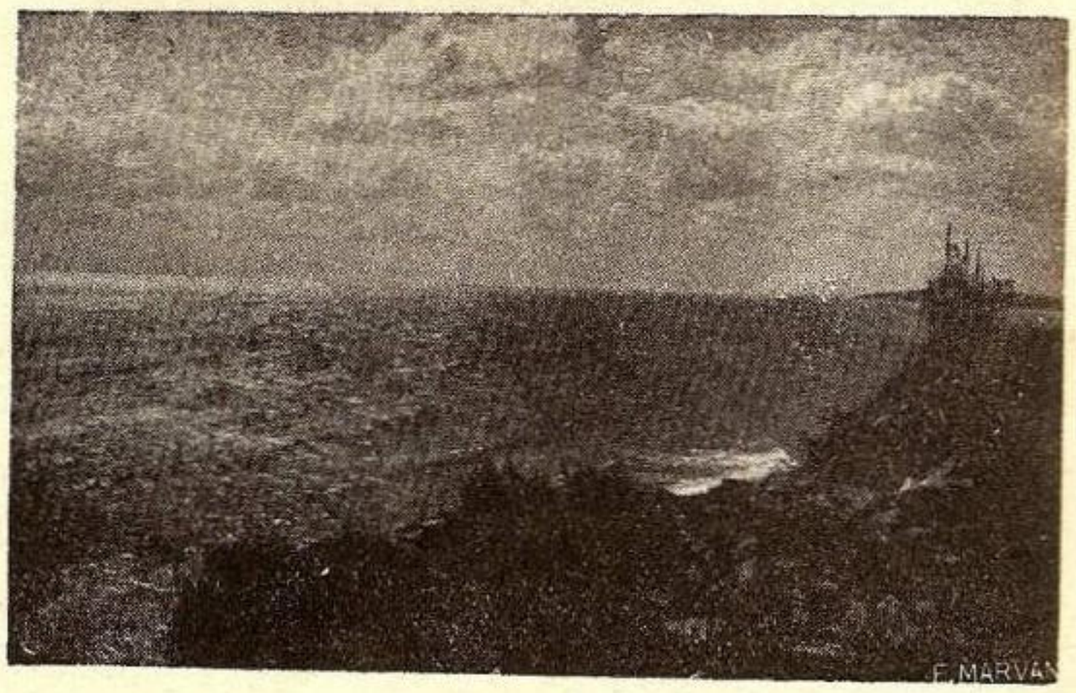
Marină

Catarge, catarge, catarge...
Şi ape... Tot apă adâncă,
Ce sânul albastru şi-l sparge
Mugindu-şi durerea, de stâncă...

Şi prore şi pupe şi vele
Departe, spre larguri, s'avântă...
Dansează sirene şi iele
Pe valul ce muge şi cântă...

Speranţe, în pupe şi vele
Le duce destinul pe nave...
Şi Marea, pe câte din ele
Le-aruncă, la maluri, epave !...

B. B. CEDAN



Simfonia rece

Suflă Crivăţul plângând :
„Vine Iarna, Iarna vine"
De ea vierelul se ţine
Patinând şi fluerând.

Cenuşiu şi negru nor
S'oglindeşte'n apa mării,
şi umbreşte dunga zării
Cu retuşe de decor.

Sidefaţi, sbor fulgii sglobii ;
Geme marea şi îi soarbe
şi dispar, himere albe.
Fluturi reci, ce par ca vii.

Fulgi, opale 'naripate
Se ciocnesc cu pescăruşii,
şi s'agaţă jucăuşii
De catarguri îmbrumate.

Iar pe ţărm, în depărtare,
unde valul nu isbeşte,
şi nici spuma nu stropeşte
Neaua a brodat chenare.

Se opreşte'o clipă, lină,
Zâmbind, marea'n toi de iarnă,
spre tighelul alb de blană.
Albă blană de hermină.

LILLA GIUŞCĂ SPERANTIA

O POVESTE CU TAIFUN

IN OLANDA

Incărcasem cereale la Brăila, acum câțiva ani în urmă, pentru Amsterdam.

Pe drum, vaporul nostru fu îndreptat spre Bordeaux printr'un ordin telegrafic, pentru a descărca o parte din caric acolo.

Am terminat repede descărcarea la Bassens de pe fluviul Gironde, cum e denumită localitatea cu marile silozuri pe lângă Bordeaux şi am pornit la drum spre Marea Nordului la Amsterdam.

Era toamnă, şi ca deobicei a trebuit să avem furtună în Golful Gasconic, eveniment care a fost trecut în jurnalul de bord prin câteva cuvinte.

După câteva zile am sosit la ecluzele canalului, ce leagă Marea Nordului cu Zuider-Zee.

Un peisaj minunat ți se oferă în trecere prin acest canal, aducându-ți aminte de desemnele specifice, pe cari le poți găsi mai în toate bucătăriile — o moară de vânt, o pereche de tineri olandezi în portul național și catroci în picioare.

Câmpiile fără dealuri, pe cari cresc flori cu un colo-

O vedere din Portul Amsterdam

rit de toate nuanțele, delectează ochiul marinarului, căruia săptămâni întregi numai apa i-a fost dat s'o vază.

Amsterdamul poate fi numit a doua Veneție de Nord după Stockholm, datorită multelor canaluri, cari străbat tot orașul și a podurilor peste ele. Cetatea şlefuitorilor de diamante și locul de origine a multor navigatori celebri, este orașul cu cele mai multe biciclete din lume. Șiruri de bicicliști în continuă mişcare străbat străzile disdedimineață până seara târziu.

Am stat puțin acolo, căci uriașele sorburi ale silozului, instalate în hambare fac să dispară cu iuțeală miile de tone de cereale în clădirea sobră de pe cheu.

Făcusem cunoștință cu un agent de yachturi, un fost ofițer în marina comercială, ce navigase mulți ani în extremul Orient şi supraviețuitor a trei naufragii in cariera lui.

A venit la bord curios să vadă un vapor românesc, căci după spusele lui nu mai venise nici unul la Amsterdam, de vre-o şapte ani în urmă.

Desigur la o țuică — „Roumanian Wisky" cum le spunem noi străinilor — şi cu ospitalitatea care caracterizează echipajale românești, omul s'a simțit foarte încântat de cunoștința noastră, căci de România aflase numai de prin gazete.

CINA FĂRĂ PÂINE.

Am fost invitați de el apoi în oraș la o "țuică olandeză". Numai doi din tot careul am putut răspunde invitației, mergând în primul rând la dânsul acasă la cina de seară.

Era prima oară când mâncam în Olanda.

Incepu masa.

Au fost aduse o mulțime de mâncăruri care mai de care mai picante.

Dar lipsea pâinea de pe masă !

Am aşteptat o vreme, am mai aşteptat, dar pâinea nu fu adusă la masă. Gazda ne invită să îmbucăm din bunătăți, dar noi aşteptam să vie pâinea. Menagera care ne servea nici nu se sinchisea de privirile noastre implorătoare, pe cari i le aruncam discret.

Olandezul mânca cu poftă, noi jenați d'abia atingeam imensa friptură din farfuriile noastre.

Ne lipsea pâinea !

„Fiecare bordei cu al lui obicei" spune o zicală românească.

La japonezi se mănâncă orezul cu bețișoare. Vecinii lor, Chinezii, se salută între ei frecându-şi nasurile. In Spania știu că dacă accepți oferta făcută de cineva în tren sau tramvai de a te servi de cornetul de alune sau fructe care ți-a fost întins, ești prost crescut. Trebue să refuzi cu politețea cu care ți s'a oferit, deşi ai pofti !

In Anglia de pildă de se întâmplă să nu fie o zi cu ceață, ci cu soare, să nu cumva să uiți după ce ai dat cuiva bună-ziua pe stradă, să adaugi, — „vai ce vreme frumoasă mai e azi ! Şi câte obiceiuri în lumea această largă !

Dar să reviu la friptura din farfurie care începu să se răcească.

Imi veni ideea salvatoare. Am început să întreb de morile de vânt, măcinatul grâului în Olanda şi consumul aproximativ pe zi de pâine, al orașului Amsterdam, etc., etc., toate întrebări relativ la pâine. Nefiind înțeles am sfârşit a-i spune că la noi e un obiceiu curios de a se mânca pâine la masă.

„Așa", răspunse mirată gazda.

Menajera pusă în curent a constatat cu regret că nu avea pâine în casă. Căutând pe la toți locatarii casei şi vecinii nu putuse să obțină nici o felie măcar !

Cred că nu ar fi găsit nici toată strada !

In Olanda nu se mănâncă pâine seara deloc, iar la prânz o felie sau un corn cu lapte !

Cele trei feluri de mâncare servite a trebuit să le mâncăm fără pâine, conform „obiceiului țării", spre disperarea olandezului pus în grea încurcătură.

Am fost consolați în schimb cu un excelent vin de Porto şi nişte țigări de foi enorme, producția cea mai fină din tutun de Java.

Apoi am plecat să vedem Amsterdamul noaptea.

---

teza noastră, abia reuşim să întrecem o lotcă cu lipoveni cari trag voinicește la vâsle.

Rezistăm tentației de a pune motorul până la un km. de pod ,unde coborîm pânza ca să evităm bancurile de nisip care prelungesc malul stâng.

La ora 12 şi jumătate facem rondoul şi acostăm aproape sub pod, la un șlep austriac. La cincizeci de metri în aval e acostat vaporul Carol al II-lea, palace-ul plutitor al Dunării.

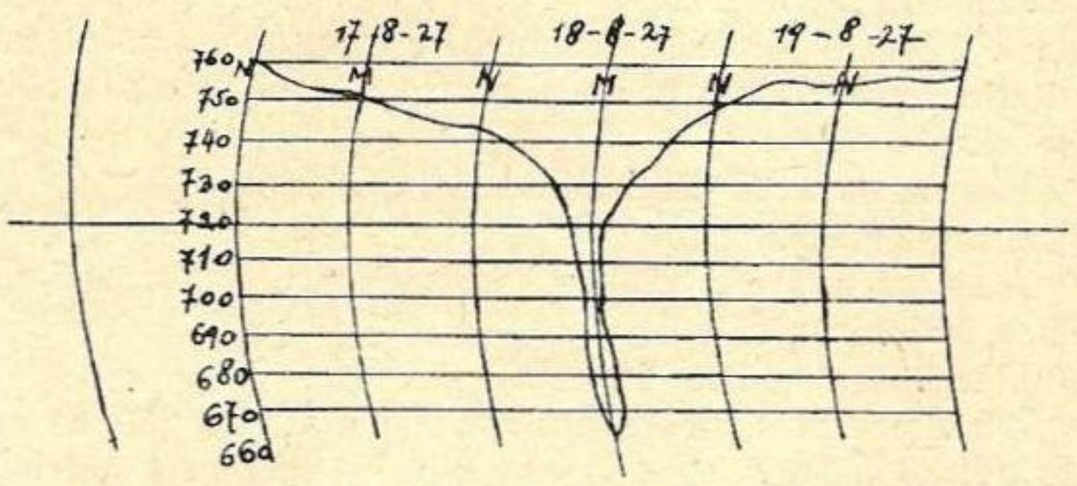
LA BARUL CHINEZ.

O feerie de lumini, reclame ispititoare pentru marinar, Music-hall-uri şi baruri te întâmpină pretutindeni.

In seara aceia am vizitat un restaurant-bar din cartierul chinez al oraşului, unde erai convins că te afli în plin centru al Shanghai-ului.

Puteai cere acolo, cuiburi de rândunele pané şi nu mai ştiu ce specialităţi exotice pe cari noi europenii evităm a le găsi delicioase. Ne-am mulţumit să cerem cook-tail-uri.

Chinezul care ne-a servit alergând în paşi mărunţi, cu surâsul rece cunoscut al acelei rase, văzând pe unul din noi că atinsese cu vârful ghetei, din greşeală bineînţeles, faţa de masă lungă care atârna în jos până la podea, cu acelaş surâs şi fără a spune ceva îi luă pi-



Barograful înregistrează căderea presiunei la 665 m/m

ciorul şi i-l dete la o parte într'un mod nu prea delicat.

La noi în ţară o socoteam o mojicie atitudinea aceea, dar în cartierul chinez din Amsterdam era probabil „obicei".

Totuşi atmosfera acelui local cu lumina obscură şi aere de mister ne plăcu mult.

Olandezul devenise melancolic, aducându-şi aminte de extremul Orient şi unele aventuri petrecute pe acolo. Povestea în fraze scurte fără lux de amănunte aşa cum povestesc marinarii între ei. Se lăsase de marinărie în urma unui taifun întâmpinat pe Oceanul Pacific din care scăpase cu viaţă.

TAIFUNUL.

Redau povestea pe scurt.

— Era luna lui August 1927. Vasul *Saparoea,* pe care eram secund, încărcase în insulele Filipine diverse mărfuri şi ne aflam în drum spre Hongkong. Timpul era frumos şi calm. După aproape două zile de drum, posturile de T. F. F. începuseră să semnaleze formarea unui taifun în apropiere de insula Guam, la cca. 60 de mile de vasul nostru. Nu am putut schimba drumul fiind inutil, căci datorită vitezei cu care taifunul se apropia spre noi, nu mai putea fi ocolit.

In ziua de 18 August la ora 8 dimineaţa tot statul major era pe puntea de comandă. Tocmai îmi predam cartul, când deodată se auzi un urlet îngrozitor prelungit şi iată taifunul aşteptat, deslănţuit. Antena T. F. F. a fost smulsă cât ai clipi din ochi. Geamurile protectoare de pe puntea de comandă cari aveau o grosime de 11 milimetri au fost făcute ţăndări de presiunea extraordinară a vântului.

Cei de pe punte, ne-am încleştat cu putere de ce am putut, spre a nu fi smulşi şi ridicaţi în aer, asemenea unui fulg. Urechile ne vâjâiau de presiunea formidabilă, un sgomot infernal şi pârâiturile ne amuţiseră glasul la toţi. Cei din compartimentul maşinilor erau şi ei îngroziţi aşteptându-ne cu toţii sfârşitul.

Se deslănţuise un taifun din cele mai groaznice. Barometrul scăzuse vertiginos, ajunsese până la depresiunea anormală de 665 milimetri, după cum am putut constata mai târziu la barograful bordului.

Bocaporţii hambarelor 1 şi 2 au fost smulşi de formidabila presiune de dinăuntrul lor. Bucăţi de cărbuni au fost dislocate din bunkere şi asvârlite pe punte afară.

Atmosfera aceasta de infern a durat trei ore cari ne-au părut o veşnicie. Apoi a urmat un sfert de oră de acalmie, care ne-a părut însă mai groaznică decât taifunul însuşi.

La bord făcuse ravagii. Totul era măturat de pe punte. bărci de salvare, scări, trombe ; vasul semăna unui pom scuturat de frunze, toamna.

După o scurtă pauză, din nou începu prăpădul care a durat până după masă târziu.

Ne arătă o fotografie îngălbenită : era un instantaneu luat după taifun, dovadă reală a spuselor lui.

— Am mai luptat încă câteva zile cu furtună cu vânt de forţa 10, şi am sosit la destinaţie, la Hongkong grav avariat după şase zile de întârziere.

Ziarele publicaseră naufragiul nostru şi numărul victimelor.

Comandantul nostru încărunţise bine în acele zile.

Am stat în port câtva timp pornind apoi spre Olanda.

Indoindu-ne însă asupra prea marei depresiuni care după spusele prietenului, scăzuse în timpul taifunului la 665 de milimetri, ştiindu-se că depresiunile cele mai scăzute ajung foarte rar la această cifră, am primit după câteva zile în portul următor copia după jurnalul de bord al vaporului *Saparoeo* împreună cu o copie a barografului, certificate ambele de institutul Regal de Meteorologie al Olandei, cari ne-au convins.

Olandezul continuă : Sosind în ţară după câteva zile şi citind corespondenţa venită la bord am găsit un ordin adresat mie, atrăgându-mi-se atenţia asupra avariei unei lăzi cu ţigări de foi din hambarul Nr. 1 al vasului, punându-mi-se în vedere a fi mai atent în viitor.

Taifun-ul a fost uitat de compania armatoare, şi doar el stricase lada, bată-l vina !

A doua zi mi-am dat demisia !

— „Incă trei cook-tail-uri boy".

Barul începu să se golească de clienţi.

Chinezul dintr'un colţ ne surâdea mereu.

O. P.

Cea mai frumoasă podoabă în casa membrilor L. N. R. a prietenilor lor şi a tuturor iubitorilor mării şi Ligei e

! CALENDARUL

pe 1938, cu o splendidă acuarelă a pictorului

D. STIUBEI

reprezentând bricul Mircea cu vânt bun.

Se găseşte de vânzare cu 30 lei la centrală, secţii şi căpităniі de porturi.

Diavolul mării

„Sea devil" — diavolul mării — este porecla dată de engleji contelui Felix von Luckner, care în timpul războiului mondial a comandat velierul *„Seeadler"* ducând răsboiul de cursă contra aliaților, în apele marilor oceane.

Această poreclă nu i-a fost dată pentru cruzimi sau purtări neomenești față de prizonieri, ci pentru viața lui de epopee și curajul fără seamăn, rămas ca pildă în istoria corsarilor celebri.

Luckner era un predestinat. Stăpânit din frageda adolescență de pasiunea mării, copil entuziast și sănătos, și-a croit drumul în cele patru vânturi, luptând din greu cu viața, cu oamenii și marea.

Dar lupta l'a oțelit, l'a format, așa că el se desăvârșește ca adevărat marinar, cu mult înainte ca aurul epoleților marinei Imperiale să-i strălucească pe umeri.

... Copilăria lui ? E scurtă.

S'a născut dintr'o familie de nobili. Pentru complectarea educației și culturii, era destinat studiului. Dar viitorul corsar a repetat de trei ori clasa treia și când pentru a patra oară numele lui a apărut pe lista repetenților, renunțând la orice posibilitate de a pătrunde în Școala Navală, decizia lui a fost repede luată : fuga pe ape.

... Și a plecat într'o zi când părinții lipseau de acasă, luând cu el 120 mărci, o haină de vânătoare a tatălui, o pipă, un revolver și un pumnal, lăsând în schimb două pușculițe sparte.

A ajuns la Hamburg într'un vagon de clasa patra. E obosit. E singur. E trist. Dar pădurea de catarge a marelui port și etravele mândrelor veliere, ude încă de valurile oceanelor pe care le străbătuseră, îi reaprinde dorința de plecare.

Își găsește repede un prieten, „bătrânul Pedler", vechi „lup" de mare, care în zadar încearcă să-i schimbe gândurile de pribegie. Pedler a fost doar marinar și el știe că marea, adevărata mare, nu este tocmai așa cum pictorii o înfățișează în tablourile lor, cu valuri albastre și cer senin. Totuși nu stărui. Ii procură lui von Luckner un angajament de *„mus"* pe goeleta rusă *„Niobe"* și înainte de plecare, îi cumpără un costum de marinar, un impermeabil, o pipă cu tutun și-l instalează la bord ca pe un copil al lui.

Il sfătuiește să nu-și declare numele adevărat, e mai bine pentru curioși, apoi îi reamintește grija pe care trebue s'o aibă decâteori va lucra „acolo sus" în arboradă : *„O mână pentru patron și alta pentru tine. Nu uita"*.

... Și a plecat...

„Primul serviciu" la bordul goeletei a fost curățenia closetelor şi cotețelor. In câteva zile reușise să fie atât de murdar încât devenise subiectul de glume al întregului echipaj. Dar încet, încet. iată-l pe micuțul conte, lucrând sprinten în arboradă, suportând stoic mâncarea infectă și salteaua de paie în care prieteni cu multe picioare își stabiliseră fără pic de rușine, promenadele lor nocturne... Mângâerea caldă a așternutului de mătase cu blazon istoric din casa părintească, era de mult o amintire...

Trecerea ecuatorului l'a găsit în arboradă muncind la strângerea unei vele.

Pe punte, echipajul îl chema cu mare sgomot pentru sărbătorirea botezului. Era singurul dintre toți, care nu trecuse ..linia".

Luckner, privește nedumerit în jos și într'un moment de neatenție alunecă de pe vergă, și cade în mare, sub privirile îngrozite ale celorlalți marinari.

Ce-i de făcut ? Valurile sunt mari și comandantul nu vrea să rişte lăsarea la apă a bărcii și apoi unde-l mai poți găsi pe o asemenea furtună ?

Dar iată că un grup de albatroși, vulturi de mare cari cred că tot ce plutește trebue să mănânce, se reped asupra naufragiatului.

Cei de pe bord l'au văzut. Secundul, mai inimos, lăsă barca la apă și după o luptă de câteva ore cu marea demontată aduce pe prețiosul „mus" cu o rană adâncă la mână .

Este salvat. Chiar comandantul care nutrește o ură neîmpăcată germanilor, îi dă să bea din rachiul lui.

A doua zi însă, cu toată debilitatea pricinuită de pierderile de sânge ,este scos la lucru.

Dar săptămâni trec între cer și apă și vântul îi împinge repede, tot mai repede, dincolo de capul Bunei Speranțe, până când într'o zi la orizont apare șuvița albăstrie a coastei Australiene.

Inceputul a fost greu pentru Luckner, dar el nu se descurajează.

Decât fiul studios din casa liniștită a părinților, preferă să-și încerce soarta pe valurile mării.

Le Freemantle, Luckner după o ceartă mai aprinsă cu comandantul rus, fuge. Intră la un hotel ca ucenic de bucătărie, unde spală farfuriile pentru o jumătate de șiling pe zi și hrană.

Intre timp, frecventează adunările *„Armatei salvării"* de sub conducerea generalului Booth unde se angajează după puțin timp, mărturisindu-și și titlul și adevăratul lui nume.

„Armata" l'a angajat imediat cu vânzarea gazetei de propagandă „Strigătul războinic", unde pe prima pagină în prima zi era scris cu litere groase. *„Am salvat un conte german. Până astăzi el bea wiscky, ca peștele apa"* lucru de altfel complect neadevărat.

Își face repede popularitate, dar meseria de vânzător nu-i pentru el. Se plictisește.

După două săptămâni, îl găsim ajutor de paznic la farul capului Lewin așezat pe o stâncă deasupra unei coaste abrupte și nesănătoasă.

Aci îl pasionează explorarea orizontului îndepărtat, trecerea vapoarelor ducând cu ele atâtea și atâtea speranțe, dar mai presus de orice — îl pasionează miss Eva, fiica unuia din paznici, care are un corp minunat și ochii, ochii mai albaștri decât cerul Pacificului. Idila se curmă însă brusc, într'o bună zi, când „tatăl" îi surprinde într'o focoasă îmbrățișare... v. Luckner n'a mai avut timp să-și ia rămas bun. A fugit și fiindcă nu i se plătise munca (!!) ia dela far un cal pe care îl vinde imediat ce ajunge în Port-Augusta.

Aci găsește de lucru într'o lemnărie cu 20 mărci pe zi. După 15 zile, cu 60 mărci economisite pleacă, cu gândul să ajungă într'un mare port unde să se poată îmbarca.

In drum întâlnește însă un norvegian, proprietarul unei minunate puști de vânătoare, care-i povestește ușurința cu care se poate câștiga bani vânând vulpi și canguri. Nu i-au trebuit mai multe explicații : cumpără puşca și se stabilește la țară într'o casă părăsită. Dar așteptatul vânat întârzia să sosească.

Plictisit, se întoarce la Port-Augusta unde găsește repede angajament, într'o trupă de fachiri indieni, ca în-

grijitor de cai *„specialist"*, în întinderea corturilor de pânză şi alte importante îndeletniciri, pentru care este plătit destul de puţin. Dar ce importă oare plata, când ochii unor drăgălaşe şi micuţe indiene sunt atât de negri!

Din oraş în oraş, înconjoară cu circul toată Australia.

La Brisbane, întâmplarea face să fie „descoperit" de câţiva „trainers" care, entuziasmaţi de impresionanta muşchiulatură pe care tânărul conte şi-o formase în atâtea luni de pribegie, cu toate că avea numai 15 ani, îi propun să boxeze pentru Queensland.

Dar orele de antrenament nesfârşite şi mereu aceleaşi readuc în ochii neastâmpăratului „mus" de altădată, albastrul mărilor sbuciumate şi dorul de ducă e mai puternic decât lumina şi aplauzele ringului.

Se ambarcă pe *Golden Shore*, goeletă americană cu patru arbori care transportă zahăr dela Honolulu şi se întoarce cu lemne din Australia. Este angajat ca marinar clasa I-a, trecând gradele intermediare, plătit cu 45 dolari pe lună. Ambarcare ideală! In porturi nu mai încarcă sau descarcă la coţade şi apoi munca pe mare este mult mai uşoară pe o goeletă cu vele aurice, decât pe o navă cu vele pătrate.

Şi aici se plictiseşte repede. Preferă o viaţă mai liniştită nu departe de mare însă: Ce-ar fi dacă ar încerca să pescuiască?... Şi într'o zi, împreună cu un prieten, pleacă în larg cu o barcă cu vele pe care „au uitat" s'o închirieze.

Dar pescuitul e prea monoton şi apoi a cui o fi barca?

Se întoc la Modeville unde o predau autorităţilor care-i condamnă la o supraveghere strictă pentru o perioadă de 15 zile. *„Dacă englejii*, scrie v. Luckner în memoriile lui — *ar fi ştiut ce viitor îi pregăteşte soarta tânărului hoţoman din barcă, i-ar fi prelungit desigur perioada de supraveghere până la sfârşitul războiului mondial"*.

Marea e totul pentru el. Ii place nesiguranţa, lupta cu „ce va fi mâine" dar apa liniştită a Saal-ului curgând printre colinele înverzite ale Saxoniei îi aduce aminte de copilărie, de familie, de Patrie. Ii este dor.

Se ambarcă pe *Pinmore*, velier englez cu patru arbori patraţi. Dar drumul spre ţară trece pe la Capul Horn şi furia uraganelor din Ţara de Foc le stăvileşte drumul cu săptămâni şi luni întregi.

Proviziile sunt puţine, iar apa s'a transformat de mult într'un lichid turbure şi vâscos.

Şase oameni mor de scorbut şi beri-beri...

Dar trebuiau să ajungă! Intr'o dimineaţă, după 280 *de zile de navigaţie* Pinmore *fundarisește ancora în a*pele engleze. De aici cu trenul ajunge în Germania.

Hamburg! Câteva sute de kilometri şi este acasă. Dar oare cine este el?

Un biet vagabond din toată lumea! Poate să apară în faţa părinţilor lui, cu fruntea plecată cerând iertare? Fugind deacasă visa să cucerească lumea ca apoi mândru s'o aşeze la genunchii mamei. Şi acum? Să se întoarcă un golan, un învins?

Şi-a întors iar privirile spre mare şi a pornit din nou la luptă, de astădată pe *Caesarea*, primul velier german care l'a înregistrat în rolul ei de echipaj.

Din lunga trasversadă spre Melbourne, v. Luckner are pe rând serviciul de marinar, bucătar, dar este dispensat repede de aceasta din urmă, după ce prepară o mâncare, cu sodă, şi îmbolnăveşte tot echipajul.

Dela Melbourne, *Caesarea* pleacă la Newcastle (Australia). Aici încarcă cărbuni pentru Caleta Buena (Chile), unde ajunge de anul nou. Luckner are câteva „aventuri" în care face oarecum lux cu aplicarea cunoştinţelor lui de „pugilistică". La sfârşit este închis, acuzat fiind că ar fi furat nişte porci. Comandantul de pe *Caesarea* îl scoate însă în ziua plecării.

Deastădată drumul întoarcerii este spre Plymouth cu o încărcătură de salpetru unde ajung după 120 zile de mare cu arborada distrusă în urma unei puternice furtuni.

Starea de plâns a navei fac pe armatori să concedieze echipajul, afară de secund, Luckner şi Nauke, un amic fidel al contelui.

Urmează reparaţia navei şi prepararea ei pentru un voiaj la New-York cu o încărcătură de gyps şi arsenic în butoaie. Traversadă îngrozitoare!

Furtună! Ploaie. Frig. Uragan după uragan! Nava face apă şi echipajul format în cea mai mare parte, din fochişti şi mecanici recrutaţi de grabă în Anglia şi care nu mai puseseră niciodată piciorul pe puntea unui velier lucrau numai la pompe zi şi noapte, până ce un val enorm surprinde nava travers luând cu el 6 oameni şi prăbuşind arborele artimon, al căruia arboret cade peste Luckner şi-i fracturează un picior.

„Secundul — povesteşte el — *ajutat de un marinar, mă scoate din strânsoare cu ajutorul unor vergi de fier, apoi mă duce în spinare în careul ofiţerilor. Comandantul mă vede şi-i spune liniştit „am pierdut 6 oameni, nu-l mai puteam pierde şi pe al şaptelea. Ascultă lemnar, fii atent"*.

„Lemnarul în cunoştinţă de cauză clipeşte cu înţeles din ochi.

„Comandantul îmi înfăşoară în jurul labei piciorului o saulă groasă pe care o trece apoi printr'un palanc agăţat de bufet. Ordonă secundului să tragă încet de saulă şi cu privire de cunoscător supraveghează operaţia. „Mai trage puţin. Incă... Aşa... bine. Piciorul e la loc. Am suferit îngrozitor, dar am evitat scurtarea piciorului. Lemnarul mi-a aşezat deasupra fracturei două scânduri pe care le scobise ca forma gambei, să se aşeze comod între ele şi le strânge puternic cu şuruburi şi saulă".

Cu piciorul astfel întărit provizoriu, v. Luckner poate să meargă. Dar nava se scufundă şi echipajul se salvează în bărci.

Rătăcesc pe mare disperaţi, fără apă, fără hrană, până ce din întâmplare sunt pescuiţi de vaporul italian *Maracaibo*, care îi conduce la New-York, unde v. Luckner e internat în spitalul german. După 8 săptămâni părăseşte patul pentru a se ambarca pe *Flying Fish*, goeletă canadiană cu trei catarge, în drum spre Jamaica.

Dar se pare că nenorocirile au început să nu-l mai cruţe pe micul conte plecat să cucerească lumea. In mare, la o mişcare greşită, îşi rupe iar piciorul şi este nevoit să intre din nou în spital la Kingston, de unde însă este dat afară după 20 zile, din lipsă de bani.

Flying Fish a plecat de mult luând cu el şi cele câteva lire agonisite şi v. Luckner rămâne în stradă cu o pereche de sandale vechi, un costum uzat şi un picior în gyps.

Işi procură un baston şi se târăşte pe plaje, singur părăsit, hrănindu-se cu nuci de cocos.

Un negru îi ajută de milă şi-şi scoate gipsul dela fractura care îl doare încă. Ca să nu moară de foame primeşte să taie trestie de zahăr într'o plantaţie pentru 6 pence pe zi şi un pat murdar şi plin de insecte.

Şi zilele trec triste, fără nici o licărire de speranţă.

Iată însă că într'o dimineaţă cu soare mult, acostează în port canoniera *Panther*, fluturând mândră pavilionul cu pajura Imperială Germană.

La vederea ei v. Luckner este cuprins de ruşine şi remuşcări. Dacă asculta înţeleptele sfaturi părinteşti, nu

putea fi şi el oare unul din chipeşii ofiţeri îmbrăcaţi în hainele acelea strălucitor de albe?

Nu îndrăsneşte să se apropie de navă. Abia după amiază se împrieteneşte cu un fochist care îl ia „sub aripa lui protectoare" şi-l prezintă şi altor camarazi. Il aduce la bord ca să-l ajute, dar ofiţerul de gardă îl dă afară cu epitetul de „lepădătură" care i-a biciuit auzul şi sufletul, multă vreme după aceia.

Totuşi bunii lui camarazi de pe *Panther* îi procură haine şi bani.

Panther după două săptămâni, ridică ancora ducând cu ea prieteni pe care Luckner nu-i va uita niciodată şi lăsând pe cheu un suflet în care o conştiinţă nouă pare că s'a deşteptat.

Ambiţia şi mustrarea şi-au dat mâna în această clipă memorabilă când silueta albă a canonierei se pierdea în orizont.

„Când după câţiva ani — scrie v. Luckner — *povesteam Impăratului această aventură, M. S. m'a privit cu o lucire stranie în ochi şi mi-a spus:*

„Ce poetic ar fi să te întorci pe Panther" şi în mai puţin de 2 luni am primit comanda lui Panther".

Hotărât să-şi croiască un drum în viaţă, de astădată se ambarcă pe mai multe nave muncind din greu şi făcând economii cu care intenţiona să se cultive.

Intors la Hamburg cu cele 3800 mărci agonisite se prezintă unui profesor Schulze, care nu se oboseşte prea mult ca tânărul lui elev să recâştige prin muncă fără preget, timpul pierdut odinioară. In acelaşi timp se obişnuieşte cu viaţa de uscat şi crăpăturile pline de catran ale mâinilor încep să dispară şi odată cu ele, şi multe obiceiuri căpătate în viaţa lui de vagabond.

Are 20 ani. Examenul de ofiţer comercial îl trece cu multă uşurinţă.

Se ambarcă apoi pe pachebotul *Petropolis*, cu care face curse în Sud-America profitând din plin de pe urma îndrumărilor comandantului lui, căpitanul Feldman.

După ultimele examene şi obţinerea brevetului de secund, se înrolează pentru stagiu în şcoala de ofiţeri rezervişti a Marinei Imperiale.

Aici întâlneşte pe Amiralul conte von Budissin, care îl chiamă şi convingându-se că el este într'adevăr Contele Felix v. Luckner îi dă cordial mâna cu cuvintele: *„Eu sunt unchiul Fritz"*, despre care dealtfel Felix nu auzise niciodată.

„Unchiul", îl primeşte cu multă simpatie în casa lui, unde pe lângă limba germană cultă, v. Luckner învaţă să se poarte ca un adevărat ofiţer al Majestăţei Sale.

Anul de şcoală a trecut repede între studiile obositoare şi saloanele „unchiului Fritz". Când în sfârşit după ultimul examen, v. Luckner îmbracă uniforma strălucitoare de sublocotenent, cu bicorn şi epoleţi auriţi, şi se prezintă în faţa casei părinteşti din Halle, inima îi bate ca niciodată. Sună şi trimete cartea de vizită.

„Aud — scrie Luckner — *vocea tatălui meu care spune „Sublocotenent v. Luckner? Hm... nu există... totuşi să intre". Eu, destul de emoţionat, intru spunând foarte simplu: Bună ziua tată, cred că mi-am ţinut promisiunea de a purta cu onoare uniforma imperială".*

„Tata amuţeşte. Mama la vederea fiului pierdut, leşină. Se expediază telegrame fraţilor, surorilor, verilor, unchilor, mătuşilor. Profesorii mă citează ca exemplu in şcoli.

„Fiindcă mă căutaseră sărmanii peste tot şi şi-au bătut capul cum am putut oare dispare, aşa fără urmă. Dacă aşi fi fost in viaţă aşi fi trimis o veste, ce naiba şi iată, deodată răsar eu, şcolarul repetent şi leneş din clasa III-a, ca ofiţer de punte în Marina Majestăţii Sale Impăratul, fără să fi urmat Academia Navală. Numai eram ruşinea, ci gloria familiei şi a strămoşilor...

„Nu a fost cred, niciodată o mamă mai mândră de fiul ei ca mama mea atunci.

Aceasta a fost sfârşitul anilor mei de vagabondaj şi începutul unei vieţi normale".

Urmează anii de ambarcare ca ofiţer pe navele societăţii Hamburg America până în anul 1911, când cu preţul vieţii lui salvează un om căzut în Elba.

Apoi iar cursuri, profesori, ambarcare şi însfârşit ultimul examen: căpitan de lungă cursă, pe care îl obţine cu succes la sfârşitul anului, după multe peripeţii descrise cu mult haz în memoriile lui.

In noaptea anului nou 1912, salvează iar un marinar englez, căzut în mare.

Dar de astădată temperatura era — 13° şi noaptea mai întunecată ca niciodată.

Acest act cu adevărat eroic, face senzaţie. Toate ziarele elogiază pe tânărul şi curajosul marinar care în acel timp se prezentase la Kiel pentru un stagiu de 3 luni în Marina Imperială.

Aici, principele Enric de Prusia, remarcând calităţile speciale ale chipeşului conte şi mai ales viaţa şi faptele lui trecute, îi propune activarea în Marina de Răsboi.

Şi astfel se îndeplineşte în ziua de 3 Februarie 1912 cel mai frumos vis pe care micuţul vagabond de altă dată, îl trăia aevea acolo pe drumurile Pacificului, în orele de odihnă cu ochii pierduţi pe bolta sclipitoare a sudului.

Dar ca ofiţer activ se cereau multe, foarte multe alte cunoştinţe pe care v. Luckner nu avea de unde să le cunoască, fiindcă o navă de războiu nu mai este un velier sau un cargobot, unde cu câteva cunoştinţe de navigaţie, cu multă experienţă şi cu o pipă între dinţi, poţi foarte comod să-ţi trăeşti viaţa, mai ales când ai şi puţin noroc. Deaceea, munceşte mult, foarte mult, depunând eforturi supraomeneşti.

Este ajutat de camarazi mai în vârstă ca Lt.-Comandori Kirkner şi Pokhammer.

Urmează ca auditor cursurile academiei şi ale şcolilor de specializare fiind întreţinut din caseta particulară a Impăratului.

Dar rezultatele sunt neaşteptat de bune.

Este ambarcat pe *Preussen*, unde îşi desăvârşeşte cunoştinţele sub camaradereştile îndrumări ale Cpt. Comandor von Bülov.

Avansat locotenent, apoi căpitan, în Ianuarie 1913 este mutat pe cuirasatul *Braunschweig*, apoi pe *Kaizer* cu care face un voiaj în Norvegia, pentru a participa la inaugurarea Monumentului Fithjoft dăruit de Wilhelm al II-lea, Norvegienilor.

In sfârşit în comanda lui *Panther*, staţionar în Africa Orientală Germană.

Cu această ocazie cunoaşte Camerunul, pe atunci colonie germană, unde simte din nou beţia singurătăţii sălbatice vânând elefanţi, tigri, ori asistând la serbările şi dansurile stranii ale indienilor.

In timpul şederii lui acolo colonia primeşte vizita escadrei de cuirasate, plecate în jurul lumii şi formată din *Kaizer, Konig Albert* şi *Strassburg*. Pentru acest eveniment sunt aduşi toţi şefii de triburi să vadă şi să admire minunile technicei germane.

Dar „Hauşii", o specie de evrei negri, plătiţi fiind de englezi, povestesc indigenilor că germanii au luat aceste nave numai ca „împrumut" dela engleji.

La 6 Maiu 1914, Panther intră în arsenalul din Danzig pentru reparaţii generale şi curăţirea fundului, urmând să se întoarcă în Camerun la 17 Iulie. Dar un or-

din telegrafic opreşte plecarea. La 2 August Germania mobilizează.

Entuziasm de nedescris în toată marina care însă se stinge repede deoarece guvernul german a promis Angliei de a nu ataca Franța în Marea Mânecei. Şi cu cine să te lupţi ?

Declarația de război a Angliei readuce bucuria de a arăta lumii pregătirea şi eroismul de care sunt în stare marinarii Majestății Sale.

Ofițerii de pe *Panther* sunt însă nemulțumiți. Ce să faci cu cele 2 tunuri vechi şi coca de lemn a „bătrânei" canoniere ? Şi mai nenorocit decât toți se simte v. Luckner, care nu știe prin ce mijloace să poată obține mutarea pe o navă de luptă.

— Şi mijlocul îl găsește repede : simulează dureri apendiculare, este internat în spital, unde urmează să fie operat.

„La spital — scrie el în aceleaşi memorii — *chirurgul mă pipăe atent „Natural că am gemut cât am putut când mâna lui a ajuns acolo unde trebuia să existe durerile. „E grav" a spus doctorul şi a doua zi m'a operat. După o covalescență liniştită am fost debarcat de pe Panther şi aşa am scăpat de „bătrâna" canonieră şi de apendice ; iar după concediu am fost mutat pe* Kronprintz, *îndeplinindu-mi astfel una din cele mai arzătoare dorințe ale mele"*.

Cred că e cazul să fac remarca, că sunt puțini acei cari ar primi o operație ca să poată obține o ambarcare sau o debarcare !

Cu Kronprintz, v. Luckner ia parte la bătălia dela Yutlanda, pe care orice bun german o numeşte „Victoria dela Skagerack".

A luptat ca şef al unei turele de mare calibru şi în memoriile lui această bătălie este descrisă cu mult talent şi multă viață.

LT. ISBĂŞESCU

Ministerul Aerului şi Marinei

Direcțiunea Comenzi şi Materiale

Publicațiune

Se aduce la cunoştință, că M. A. M., Direcția Comenzi şi Materiale, ține, la sediul său, din Bd. Brătianu, No. 21, etaj V, în ziua de 21 Decembrie 1937, ora 9 a. m., licitație publică, cu oferte închise şi sigilate, pentru aprovizionarea cu pături pentru trupă, cearceafuri, fețe de pernă, flanele, ciorapi, pânză flank şi pânză de combinezoane.

Pentru fibrele de in necesare confecționării pânzei de flank, se va cere autorizație de import de către Minister.

Odată cu oferta, se va depune cu cerere separată şi numai în recipisa Cassei de Depuneri şi Consemnațiuni, garanția legală de 5 la sută din valoarea ofertei.

Se vor prezenta dovezi legale de capacitatea concurentului.

Caietul de sarcini, cu cantități, condițiuni tehnice şi administrative, se poate cerceta în orice zi de lucru, între orele 11 jum. — 13, la sediul Ministerului Aerului şi Marinei, Biroul de Informații.

Costul acestei publicații va fi suportat de adjudecatar.

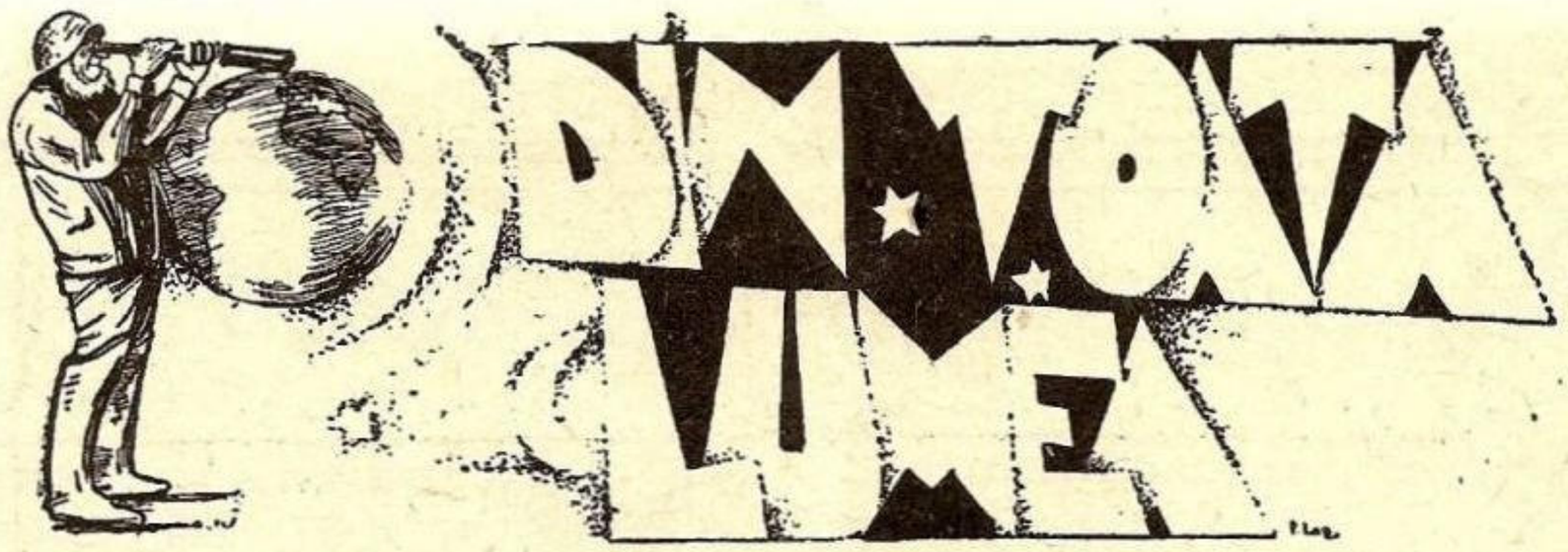
No. 21745—20 Noembrie 1937.

Liga Navală urează tuturor membrilor săi an cu spor şi sănătate.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele cărți :

Viața României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O Corabie Românească de J. Bart . . . . . „ 35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu . . . . . „ 120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. . „ 35
Marea de Ciocârdel Radu. . . . . „ 60
Cartea Apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând : codicele, legile, regulamentele şi convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu iurisprudente, ordine circulare şi cu nouile dispoziții cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart . . . . . „ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu . . . . . „ 50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru . „ 30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . . „ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120

Au sosit flamurile L. N. R. şi se vând : No. 3 (50×25) pentru bărci, 150 lei ; No. 2 (80×40) pentru yole, 300 lei.



A IV-a CONFERINȚĂ HIDROGRAFICĂ INTERNAȚIONALĂ

La Monaco, s'a ținut în luna Aprilie, a IV-a conferință hidrografică internațională, sub președenția prințului Louis. S'au discutat două chestiuni principale în legătură cu navigația internațională și cu securitatea vieții omenești pe mare.

D-l Watier, renumitul inginer francez, specializat în chestiunile maritime, a luat parte ca delegat al Societății Națiunilor și a propus să se stabilească o listă a stâncilor din marea largă, pe drumurile frequentate de navigația maritimă, cari încă nu sunt balizate.

A doua propunere privește mai ales Biroul Internațional hidrografic și se referă la strângerea în arhive a tuturor lucrărilor hidrografice făcute de oricare alte autorități în afara Serviciilor hidrografice propriu zise, și în special pentru estuare și delte frequentate de nave de mare.

PROTECȚIA METEOROLOGICĂ IN ATLANTICUL DE NORD

La Paris s'a întrunit o comisiune compusă din reprezentanți ai serviciilor meteorologice din 27 state.

Scopul acestei comisii este să stabilească imediat o soluție practică căutând să rezolve :

1) Coordonarea lucrului stațiunilor meteorologice ;
2) Intinderea rețelei de observații ale navelor ;
3) Desvoltarea serviciului meteorologic la nave prin sondaje şi radio-sondaje meteorologice.

SITUAȚIA TONAJULUI MONDIAL

Statistica anuală întocmită de *Lloyd's Register of Shipping ;* arată că navele de comerț de peste 100 tone, cari au fost scoase din uz prin naufragii sau demolițiuni în 1936, sunt în număr de 739 reprezentând un total de 1.401.345 tone. Intre acestea, 678 nave erau cu propulsiune mecanică și 61 erau corăbii.

Față de anul 1935, aceste cifre sunt mai mici cu 62.367 tone de vapoare și 39.101 tone de corăbii.

După statistica tonajului în construcție, publicată la începutul anului, au fost lansate 999 vapoare (2.177.924 tone), deci cu 260 nave (716.579 tone) mai mult ca în anul trecut.

AVIAȚIA COSTĂ MAI MULT CA MARINA ?

Opinia publică are impresia că Marina este o armă *costisitoare* şi că aviația este cu *mult mai eftină*. Trebue să ne mângâiem aflând că și opinia publică din Franța sau din Anglia are aceiași impresie.

De aceia în Anglia, s'a simțit nevoia precizării adevăratei situații de fapt, și într'un studiu oficial prezentat Parlamentului britanic se poate citi următoarele :

„Amiralitatea și Ministerul Aerului au colaborat pentru a determina echivalența cheltuelilor aeriene și maritime şi au căzut de acord că 43 avioane bimotoare de bombardament, având un tonaj mijlociu, reprezintă cu aproximație foarte apropiată, costul unui chiurasat (construcția, întreținerea, armamentul etc...)".

Acei cari s'ar mira de cifra stabilită mai sus, trebue să afle că în timp de 20-25 ani cât vaporul își va păstra valoarea sa militară, materialul aerian (cele 43 avioane) trebue reînoit de 6-7 ori, deoarece este un material prea fragil și care se demodează repede.

O flotă de 5 chiurasate de 35.000 tone înseamnă *ceva* dar 215 avioane de bombardament de tonaj mijlociu (echivalentul celor 5 chiurasate) nu înseamnă *nimic* pe lângă marile flote aeriene cari ating cifra de 2000 avioane.

SALUTUL CU TUNUL

Nu se ştie precis care a fost origina acestei forme de politețe navală. E clar însă că acest obiceiu există decând navele au început a avea artilerie la bord.

Un cercetător englez, *M. A. Sion,* spune că la început salutul era adresat Divinității : *trei lovituri de tun, pentru Sfânta Treime.*

Mai apoi, toate saluturile destinate diferitelor grade sau funcțiuni au fost diferențiate prin numărul loviturilor.

Cel mai mare salut (21 lovituri) a fost acela al cărui număr era produs de cifra *Treimii* cu numărul 7 care la toate religiunile a fost un număr sacru.

Astăzi cu 21 lovituri de tun sunt salutate capetele încoronate, şefii de state, sărbătorile naționale şi tot cu 21 lovituri de tun, navele de război când intră într'un port străin, salută pământul acelei țări.

Numai Țarul, în fostul Imperiu al Sfintei Rusii, era salutat cu 31 lovituri de tun.

RECORDUL DE VITEZĂ PE APĂ

Acest record îl deține dela 1 Septembrie a. c. *Sir Malcolm Campbell* care la bordul bărcii cu motor *Blue-Bird* (Pasărea albastră) pe lacul Maggiore în Italia a atins viteza record de 203,3 km. pe oră.

Recordul precedent era deținut din 1932 de americanul *Garwood* care atinsese 200,855 km. pe oră.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

SERBAREA PATRONULUI STAȚIEI DE SALVARE DIN CONSTANȚA

In ziua Sf. Erarh Nicolae, sfântul proteguitor al navigatorilor, în prezența șefilor autorităților portului, a avut loc solemnitatea sfințirei stațiunei de salvare, construită în portul nostru de soc. „Salvamar" de sub Inalta președinție activă a M. S. Regelui Carol al II-lea.

La ora 10, au început să sosească învitații care au participat la deschiderea stațiunii.

D. comandor Nedelcu, directorul societății „Salvamar" împreună cu maestru Văleanu, șeful stațiunei, au primit, învitații, cărora le-a dat toate explicațiunile construcției și a șefului de funcționare.

Serviciul religios.

Serviciul divin s'a oficiat de către arhiereul *Gordun Galaction*, vicarul episcopiei, înconjurat de clerul episcopal.

In timpul slujbei religioase s'au mai sfințit icoanele cari urmează a se așeza în încăperile stațiunei.

Primul care a vorbit a fost arhiereul Gordun Galaction, care arată, că se simte fericit că participă la această solemnitate, înlocuindu-l pe P. S. episcop Gherontie. Această slujbă religioasă ce a oficiat-o în mijlocul marinarilor, pentru a sfinți acest locaș, făcut din îndemnul M. S. Regelui Carol al II-lea și cu sprijinul d-lui Mitiță Constantinescu, aci de față, este menit să aline suferințele celor accidentați pe litoralul românesc. Patronul Marelui Erarh Nicolae, care a fost astăzi slujit la sfânt episcopie, patron pe care și l-a luat acest local de salvare este proteguitorul navigatorilor, care îl invoacă întotdeauna, atunci când marinarii sunt în pericol.

In încheiere arhiereul cinstește pe Suveran care este promotoriul acestei opere de ajutor și umanitate, precum și pe d. Mitiță Constantinescu care a dat prețiosul d-sale concurs.

Cuvântarea d-lui Mitiță Constantinescu

Prea Sfințite, domnilor amirali, iubiți camarazi,

Cuvântarea Prea Sfintei Sale adus la această sărbătoare a noastră, restrânsă la cadrul unei simple sfințiri, pentrucă inaugurarea oficială urmează să aibe loc mai târziu cu bine-voitoarea protecție și prezență a M. S. Regelui, când și celelalte lucrări vor fi gata — mă îndrituește să iau și eu cuvântul.

Mulțumesc Prea Sfinției Sale pentru cuvintele de încurajare și creștinească dragoste aduse aci. Cum cele de recunoștință urmând a fi îndreptate inițiatorului acestei opere, M. S. Regelui Carol II, Căruia în numele comitetului și echipagiilor „Salvamar" li adresăm aci mulțumiri verbale așa precum ne-am îngăduit a-I exprima recunoștința noastră și printr'o telegramă omagială. La Măria Sa am văzut cu toții atâta înțelegere, îndemn și sprijin pentru opera de salvare și proteguire a celor ce călătoresc departe de căminurile lor, pe întinsurile de ape, în luptă cu valurile și furtuna. Este nu numai inițiativă, dar și îndemnul Lui, Care a făcut ca această operă să ia ființă ceiace ne obligă a depune la picioarele Tronului omagiile noastre recunoscătoare cu atât mai mult cu cât Majestatea Sa este președintele activ al instituției.

Astăzi când această casă, după creștineasca deschidere a porților, pe care niciunul dintre noi n'ar fi înțeles să treacă fără ca ușile acestea să fi fost deschise creștinește și fără a pune această sub protecția Regelui și a lui Dumnezeu a cărui binecuvântare s'a revărsat astăzi aci prin rugile îndreptate către El. Cu acest prilej, adresându-mă domniilor voastre, domnilor amirali, vă exprim în numele comitetului „Salvamar" mulțumirile noastre recunoscătoare pentru sprijinul prețios ce l-ați acordat. Regret lipsa dela această solemnitate a d-lui amiral Păiș.

In ce privește laudele și mulțumirile ce mi-ați adresat, ele trebue să se îndrepte nu mie, ci întregului comitet, pentru că a tuturor este strădania, risipa de energie și perseverența depusă aci.

Le-am spus toate acestea pentrucă așa precum a spus Prea Sfântul Arhiereu, mă adresez echipagiilor Salvamar, îndemnându-i să păşească cu tragere de inimă pe această ușă binecuvântată, cinstind încrederea ce vi se acordă prin muncă, devotament, cinste și demnitate. Să puneți în slujba acestei idei generoase și creștinești toată lumina minții voastre, toată dragostea sufletului și toată puterea trupului vostru pentru ca să cinstiți atât opera cât și pe realizatorii ei, altfel nu veți fi demni de haina pe care o purtați și pe care nu trebue să fie nici o pată. Fiți soldați și marinari, fiți demni, corecți și conștiincioși punând tot sufletul vostru în slujba acestei generoase idei.

Cine nu poate răspunde acestor chemări nu poate rămâne aci, dar sunt convins că s'a făcut o alegere fericită în dvs. și cu încredințarea că veți ști să răspundeți sentimentelor ce ne-au călăuzit pe noi toți când am pornit la această muncă; sper că veți sluji cu credință, cinste și devotament pentru toți aceia ce sunt în primejdie pe ape și încheind vorbirea mea vă spun: *Sănătate și vă cer credință către Rege, Tron și Patrie.*

După terminarea solemnității, întreaga asistență, condusă de d. comandor Nedelcu, a vizitat instalațiile Stațiunei, care este una dintre cele mai moderne și mai complecte de salvare din Europa.

Saloanele care servesc pentru primele ajutoare accidentaților sunt prevăzute cu cel mai nou și modern utilaj, camere spațioase și bine aerisite cu paturi mari de o curățenie indescriptibilă, dă un aspect de adevărată civilizație.

Stațiunea este înzestrată cu cele mai moderne aparate de salvare, personal bine instruit și disciplinat, care este în permanență la datorie.

COMITETUL SPORTIV AL L. N. R.

Comitetul Sportiv al L. N. R. şi-a ales următorul comitet :

Preşedinte, d. căpitan Bârzănescu Mircea.
Vice-Preşedinte, d. Catina Victor.
Secretar General, d. Lăzărescu L. H.
Cassier, d. Fisher Egon.
Membrii : d-nii Anastasiade B., Barna Andrei, Marinescu Mircea, Krantz Theo, Pleşoianu M. Nic. Pomârleanu Fred.
Censori : d-nii Simionescu Ion, căp. Theohary.

Au fost delegaţi pe lângă Comitetul Central d-nii căp. Bârzănescu şi L. Lăzărescu şi s'a numit în Comisiunea pentru Statute d-nii V. Catina, A. Barna şi L. Lăzărescu

PROMOVAREA INNOTULUI

Comitetul special al L. N. R. compus din d-nii *Vice-Amiral Bălănescu, general Negreanu, Apostol Culea şi Comandor Nedelcu* s'a întrunit pentru a doua oară spre a discuta mijloacele de răspândire a înnotului şi canotajului în ziua de 9 Decembrie. Au mai luat parte : *d. Maior Gheorghiu,* delegatul Pregătirei Premilitare, *Şerbu,* delegatul Străjei Ţărei, *Ing. Berindei,* vice-preşedintele Federaţiei de canotaj şi comitetul sportiv al L. N. R. în frunte cu d. căp. *Bârzănescu Mircea.*

D. *Amiral Coandă,* rezumă cele discutate în şedinţa trecută, — necesitatea desvoltărei sporturilor de apă, în special a înnotului, — impusă L. N. R. chiar prin statute. Au fost convocate instituţiile cari au în mână tineretul dela 7 la 18 ani, — ca împreună cu federaţiile de înnot şi canotaj, să facem a se înfăptui decizia Min. Ed. Naţionale.

D. *Lăzărescu* secretarul comitetului sportiv face următoarele propuneri :

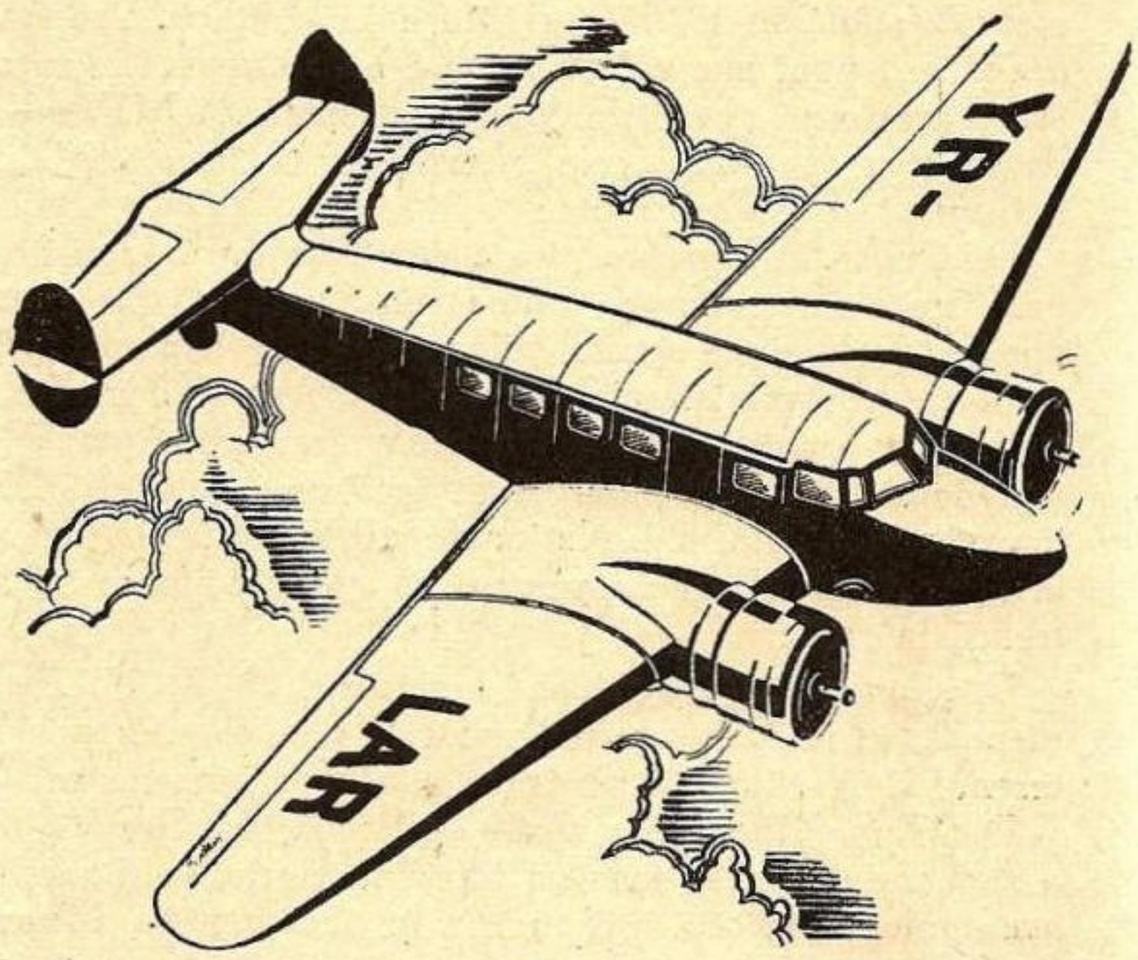
1. Concursuri nautice, conferinţe şi publicaţii de propagandă.
2. Crearea unei şcoli deservită de membrii instructori ai comitetului.
3. Centrul de instructori de înnot şi valoare.
4. Reorganizarea echipei de înnot a L. N. R. pentru a concura cu succes la competiţii.

Pentru toate acestea e nevoe de un bazin acoperit pentru antrenarea viitorilor instructori.

D. căp. *Bârzănescu Mircea,* preşedintele comitetului de natăţie, a arătat frumoasele rezultate obţinute în timpul verii la bazinul dela Obor. S'a lovit însă de faptul că atât şcoala, cât şi străjeria iau vacanţă după 8 Ianuarie.

D. *Savu,* preşed. federalei de înnot, face cunoscut că a discutat cu d. Maior Sidorovici şi a constatat că e dispus a dat tot concursul. Straja Ţărei este acum în curs de reorganizare. Propune ca la centrele de instrucţie de la Breaza şi Sf. Gheorghe, să se prevadă în programele cursiştilor şi înnotul.

D. *Maior Gheorghiu* expune că pregătirea premilitară are educarea a 300.000 de tineri şi vede valoarea înnotului atât din punct de vedere al apărărei naţionale, cât şi al desvoltărei fizice şi al salvării. Până acum massa tineretului nu a avut posibilitate a practica înnotul. Ziua apelor a fost sărbătorită şi de subcentrele P. P., dar ea e o singură dată pe an. Pentru vara viitoare va prevede înnotul în programul de educaţie fizică la toate subcentrele de pe lângă ape. Ar fi nevoe de o broşură de iniţiere marinărească, ca să poată servi ca îndrumător în centrele de instructori la mare şi Dunăre.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI

ÎNTR'O ORĂ — LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.
ÎN 2 ORE — LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE — LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radioului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc.

LARES

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

D. *Apostol Culea* propune ca fiecare sat să-și aibă lotca lui.

D. *Vice-Amiral Bălănescu* se unește cu propunerea delegatului Pregătirei Premilitare. Ar trebui făcut ca în U. S. S. R., unde se face și o pregătire prenautică, care dă elemente deja formate atât pentru marina militară, cât și cea comercială. Această pregătire trebue să meargă mână în mână cu Marina Militară. Propune pregătirea unui manual de inițiere marinărească. Pentru toate acestea e nevoe de fonduri și speră că M. A. M. va rezolva favorabil cele prevăzute în memoriul înaintat.

D. *General Negreanu* arată că întâia oară Liga Navală trece la realizarea unuia din punctele statutare; apelând la luminile specialiștilor, ne putem baza pe sprijinul tuturor ministerelor cari au interesul desvoltării sporturilor nautice, cari până acum erau practicate numai de amatori. Propune să se facă noui și stăruitoare intervenții la Min. Ed. Naționale, al Apărării Naționale, al Aerului și Marinei, pentru ca vara viitoare să se treacă la fapte.

D. *Comandor Negulescu* lămurește că L. N. R. e dispusă, în legătură cu Salvamarul, a pune la dispoziție terenul dela Mamaia pentru o tabără de instructori.

D. *Maior Gheorghiu* arată că Pregătirea Premilitară a și lucrat în acest sens un bazin la Buzău și diguri în mai multe localități. Propune a se interveni la Munca de Interes Obștesc ca în vara viitoare să se prevadă lucrări de bazine pe lângă stadioanele de tir.

D. *Comandant Șerbu,* din partea Străjei Țării arată că această instituție vede toată importanța sporturilor nautice, cari, ca și aviația, intră în educația integrală. Anul trecut se hotărâse chiar asemenea cursuri între 5—20 August la Constanța.

D. *Căp. Bârzănescu* declară că se pune la dispoziție pentru a conduce centrul dela Constanța. E de părere să se intervie la Ministerul Educației Naționale pentru a se introduce înnotul în programele școalelor normale, având în vedere că învățătorii de Luni până Sâmbătă fac Străjerie, iar Dumineca instrucția premilitară.

D. *Amiral Coandă* ca încheere constată cu vie satisfacție că toate instituțiile convocate sunt de acord pentru a împlini această lipsă în educația națională. Roagă ca fiecare cuvântător să facă un rezumat din ceia ce a expus, ca apoi să se întocmească un memoriu care să fie înaintat și susținut pe lângă ministerele de resort.

ȘEDINȚA CONSILIULUI DE DIRECȚIE AL LIGEI NAVALE ROMÂNE DIN ZIUA DE 2 DECEMBRIE 1937.

Prezidează d. Amiral I. Coandă.

Se intră în ordinea de zi:

I. COMUNICĂRI: a) Soc. *„Salvamar"* ne trimite un număr de placarte, reclamă a stației nautice de sport Mamaia, care urmează a fi trimise secțiilor odată cu revista.

b) *Agapa colegială* se fixează a avea loc la 18 Decembrie a. c., când e și ziua onomastică a d-lui Amiral Eustațiu. D. Colonel Giușcă își ia însărcinarea a aranja cu restaurantul Splendid Parc.

c) *Straja Țării.* — Adresa Străjei Țării prin care se cere situația de efectiv, se va da secției de natație, care se ocupă în special cu sportul și e sub tutela acestei instituțiuni.

d) *Afișul de propagandă* se va înapoia d-nei Bălăcescu pentru a-i aduce modificările stabilite, astfel ca numele Ligei Navale Române să fie cât mai aparent.

II. CONFERINȚE: a) Se aprobă ca ciclul de conferințe să se țină la Fundația Regală Carol I, cu prețul stabilit de 1.500 lei seara, începând dela 19 Ianuarie în fiecare Miercuri. Intrarea va fi de 20 lei la parter, balcoanele gratuit. Pentru membrii Ligei se va da invitații speciale a 10 lei.

b) Se ia cunoștință de răspunsurile celor ce au acceptat a ține conferințe, cărora li se va mulțumi.

III. NAVA ȘCOALĂ MIRCEA: Situația subscripției pentru nava-școală, până la finele lunei Noembrie a. c., este:

subscrieri	4.445.461 lei
încasări	4.187.461 „
depuși la Casa de Depuneri și recipisele înaintate M A. M.	4.160.000 „
în cassă	27.461 „

Se citește inimoasa scrisoare a Maestrului principal Drăgușanu. D. General Negreanu propune ca cel puțin odată pe săptămână să se dea anunțuri la Radio.

REPREZENTAȚII PENTRU NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA"

Duminică 30 Ianuarie, va avea loc o reprezentație dată în sala Roxy de d. Ionescu Sever *cu prilejul a 30 ani de activitate artistică; jumătate din beneficiu a fost oferit pentru nava școală „Mircea".*

*

Sâmbătă 26 Februarie va avea loc concertul de gală dat în același scop de baritonul Lupescu *dela Opera Română, fost elev al școalei de marină.*

Din străinătate

ANGLIA

■ *Delius* se numește noul vapor livrat de șantierele *Harland & Wolf* din Belfast,, firmei *Lampart & Holt.* Este o moto-navă de 14.327 tone deplasament, lung de 131 m., lat de 18,9 m., pescaj 7,39 m., 4000 C. V. efectivi, viteză 14 noduri; face parte dintr'o serie de 3 nave identice destinate a face cursa la America de Sud.

La această navă se întâlnesc mai multe inovații interesante de semnalat.

Astfel o parte din auxiliare (pompa de combustibil, pompa de balast, pompa de ulei, pompa de circulație de apă sărată și alta de apă dulce) sunt puse în mișcare de arborele-manivelă prin intermediul unor arbori orizontali.

Alte auxiliare (grui, compresoare, etc.) sunt independente și sunt puse în mișcare cu *vapori* luați dela o căldare *Clarkson* care e încălzită de *gazele de eșapament* dela motorul prncipal (cari au 200°—330°) și dela o căldare orizontală la care încălzirea se face prin arderea de păcură (aceasta se întrebuințează mai ales în porturi pentru alimentarea gruilor și încălzirea navei.

Intrebuințarea forței motrice electrice a fost foarte puțin desvoltată, contrar principiilor de construcție la motonavele de astăzi.

Armatorul susține că această combinație *Diesel* și *vapori* reprezintă sistemul cel mai economic în ceeace privește exploatarea și costul navei față de navele cari au grupuri electrogene și instalație electrică prea desvoltată.

Nava poate lua 900 tone combustibil care-i dă posibilitatea unei raze de acțiune de 16.000 mile. Poate lua la bord și 12 pasageri în cabine special amenajate.

■ *Goana înarmării.* — La sfârșitul anului 1937, tonajul în construcție al Marei Britanii va fi de 664.000 tone cari va fi repartizat cam așa: 5 cuirasate de 35.000 tone, 5 port-avioane de 22—23.000 tone, 8 crucișetoare de 9—10.000 tone, 5 crucișetoare

de 8000 tone, 7 crucişetoare de 5.300 tone, 16 super-distrugătoare de 1850 tone, 24 distrugătoare de 1650 tone, 18 submarine de 540-1520 tone, 12 slop-uri şi 10 vedete torpiloare.

In ce priveşte cele 5 chuirasate tip *King George V* se crede că vor avea 35.000 tone deplasament, viteza dela 23—30 noduri, maşini de 166.000 C. V. putere, 10 tunuri de mare calibru, sau chiar 12 aşezate în 3 turele quadruple, 12—16 piese A. A., punte bine apărată contra bombelor de avion şi comanda şi turelele bine apărate contra gazelor de luptă.

■ *Submarinul Thames* este cel mai rapid şi cel mai puternic submarin de 1850 tone.

Adâncimea maximă la care poate ajunge este de 120 m.. La suprafaţă are o viteză record de 22,5 noduri.

A făcut fără escală drumul dela Portsmouth la Veneţia cu viteza medie de 17 noduri.

■ *Noi credite pentru noi construcţii.* — Presa anunţă că Amiralitatea a cerut noui credite în valoare de 50 milioane lire sterline, pentru construirea a încă 4 cuirasate, 7 crucişetoare, 18 distrugătoare, 6 submarine, precum şi 200 avioane pentru aeronautica navală.

■ *Torpiloare cu motoare.* — Amiralitatea intenţionează să pună în construcţie mai multe torpiloare de mare tonaj care în loc de *turbine* vor fi înzestrate cu *motoare*. Va fi o experienţă care ne poate da surprize căci motorul cu combustiune internă are posibilităţi foarte vaste şi la un tonaj egal s'ar putea ca din câştigul de greutate, să crească raza de acţiune, sau numărul tunurilor sau poate chiar viteza.

ARGENTINA

■ *Torpiloarele San-Juan şi San-Luis* au fost lansate de pe cala şantierelor *John Brown* din Clydebank. Acestea fac parte din o serie de 7 torpiloare cari toate se construiesc în Anglia. Sunt de tipul englez. „G" şi au 1350 tone deplasament.

■ *Spiro,* una dintre cele 4 nave-dragoare în construcţie în şantierele argentiniene, a fost lansat de pe cală la *Rio Santiago.*

BELGIA

■ Buletinul vechilor cadeţi ai navei-şcoală belgiene, publică o statistică detailată asupra 199 absolvenţi ai şcoalei dela 1905 la 1914.

Dintre aceştia 199, astăzi numai *8 mai navigă;* 25 s'au pierdut pe mare, 15 s'au pierdut în război iar restul de 151 au diferite funcţii civile, fac comerţ, sunt arhitecţi, doctori, coloni, etc.

BRASILIA

■ *Lloyd Brasiliero construeşte* o flotă nouă compusă din 4 grupe de nave. Prima grupă cuprinde două pacheboate mixte, cu motoare pentru linia Europa. Va lua 500 pasageri la cele trei clase şi vor avea cale obişnuite şi instalaţii frigorifere. Viteza va fi de 17 noduri.

A doua grupă cuprinde patru motonave de marfă de câte 8000 tone deplasament şi 14 noduri viteză. Vor avea camere frigorifere şi vor fi destinate liniilor transatlantice.

A treia grupă cuprinde două nave pentru serviciul costier, de câte 4500 tone deplasament şi viteză 13 noduri.

Ultima grupă cuprinde 2 motonave mixte, de 1600 tone fiecare pentru serviciul între Porto Alegre—Corumba.

■ *Chestiunea celor 6 contratorpiloare americane* încă nu s'a rezolvat.

Ziarele au anunţat la timp că din lipsă de unităţi uşoare pe cari să-şi poată forma personalul necesar viitoarelor nave comandate, guvernul brazilian obţinuse dela cel al Statelor-Unite, împrumutarea a 6 contra-torpiloare. Aceste nave, deşi fuseseră declasate, nu erau totuşi aşa de vechi ca acelea ale Marinei braziliene.

Guvernul argentinian însă, a protestat pe lângă cel al U. S .A. care însă a răspuns că aceste nave nu vor fi încorporate flotei braziliene şi nu vor fi întrebuinţate în scopuri militare ci numai pentru antrenamentul personalului

Pe lângă Argentina, ar mai fi protestat şi alte state europene, între cari şi Germania, probabil mai ales pentru teama ca nu cumva aceste nave să fie cedate guvernamentalilor spanioli cari nu prea au nave uşoare de suprafaţă deoarece majoritatea sunt în tabăra franchistă.

Totuşi guvernul brazilian nu a renunţat la planurile sale, şi printr'un comunicat a făcut cunoscut că în mod oficial nu a primit nici un protest din partea vreunui stat american sau european.

■ *Monitorul Paraguassa,* al cărui corp se află în construcţie în ţară, va fi înzestrat cu maşini, căldări şi auxiliare comandate în Anglia la casa *Samuel White & Co.* din Cowes.

CHILE

■ *Construcţii noi.* Presa americană anunţă că guvernul din Santiago va construi două crucişetoare. Comanda va fi dată unor şantiere italiene cu cari în prezent se duc tratative. Plata va fi făcută cu *nitraţi* şi *cupru.*

DANEMARCA

■ *Şantierele Burmeister & Wain* (B & W) sunt cele mai importante din toată Danemarca. Această casă constructoare s'a specializat mai ales în construcţii de motoare cu combustiune internă pentru nave.

Până în prezent, 718 nave cu un tonaj global de 4.567.000 tone. sunt înzestrate în motoare *B. & W.*

Tot în aceste şantiere se află în lucru viitoarele *lebede* ale Serviciului Maritim Român, TRANSILVANIA şi BASARABIA, cari vor fi înzestrate tot cu motoare *B. & W.* puternice cari vor da navelor viteza de 22 noduri.

FRANŢA

■ *Viteza cuirasatului Dunkerque,* la probă, a fost de 31 noduri. Pentru o navă de acest tip, cu un deplasament de 26.500 tone, este o viteză colosală când ne gândim că în timpul războiului, abia distrugătoarele de circa 1.000 tone aveau această viteză.

■ *Crucişetorul Montcalm* din seria crucişetoarelor *Gloire, Marseillaise, La Galissonière,* terminând toate probele de construcţie, a fost repartizat *Escadrei din Atlantic.* Are 7600 tone deplasament, lungime 179 m., lăţime 17,50 m., pescaj 5,30m., 2 turbine Rateau-Bretagne de 44000 C. V., viteză 34 noduri; 500 oameni echipaj. La bord se mai află 9 tunuri de 152 în 3 turele triple, 8 tunuri A. A. de 90 cm., 8 mitraliere A. A., 4 tuburi lans-torpile de 550 mm. şi 2 avioane cu 2 catapulte de lansare.

■ *Sidi-Ferruch* este numele unui nou submarin francez lansat în vara aceasta la Cherbourg. Are deplasament 1500 tone la suprafaţă şi 2000 tone sub apă.

■ *Programul naval, tranşa pe 1937,* votat de Parlament cuprinde următoarele construcţiuni:

a) *pentru tranşa navală 1937.*

1 crucişetor de clasa 2-a,
1 submarin puitor de mine,
4 avizo-uri dragoare,
2 torpiloare de escadră,
4 torpiloare uşoare
4 submarine de clasa 2-a
2 avizo-uri coloniale
1 petrolier,
12 şalupe pentru hidroaviaţie,
4 nave-bază de avioane.

b) *pentru apărarea coastelor:*

2 submarine de clasa 2-a.
2 avizo-uri dragoare
6 şalupe pentru hidroaviaţie
2 vedete torpiloare

MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI

Direcţia Domeniilor şi Infrastructurii — SERV. TERENURI

CAROL AL II-lea

No. Decret. 4011/23/XI/937

Prin graţia lui Dumnezeu şi Voinţa Naţională

REGE AL ROMÂNIEI

La toţi de faţă şi viitori sănătate.

Asupra raportului Ministrului nostru, Secretar de Stat la Departamentul Prezidenţiei Consiliului de Miniştri, sub No. 6054/1937.

Am decretat şi decretăm:

ART. 1. — Pe temeiul art. 70, al. 2, din legea de expropriere, se declară de utilitate publică, de urgenţă în interesul apărării Ţării, terenurile particulare, în suprafaţă de 36,141,71 m. p. situate pe hotarul Municipiului Braşov, proprietatea următorilor locuitori:

NUMELE ŞI PRONUMELE	No. Topografice	Suprafaţa	Preţul oferit
1.—Coty Emeric şi soţ Băjenaru Elenona	9103/4/a/2/6/a/I.	634,94 m. p.	244.454.—
2.—Dragutinovici Mihai şi soţia născută Dragomir Ruxandra	9103/4/a/2/6/a/4.	671,99 „	265.503.—
3.—Covacs Sebesteny Elena născ. Ocsko	9103/4/a/2/6/a/8/a.	237,97 „	204.597.—
4.—Paula Matyas	9103/4/a/2/6/a/8/b.	238,01 „	132.761.—
5.—Moldovan Emilia născ. Purza şi Balaga Maria născ. Imreh	9103/4/a/2/6/a/18.	572.66 „	92.656.- -
6.—Gionea C-tin	9103/4/a/2/6/a/22.	560,98 „	417.512.].
7.—Nistor R. Radu, minor şi Nistor R. Haralambie George, minor	9103/4/a/2/6/a/27.	588,00 „	179.565.—
8.—Ioan Baltag	9103/4/a/2/6/a/26.	588,00 „	245.532.—
9.—Adolf Schabel şi soţia născ. Eliza Daniel	9103/4/a/2/6/a/30.	586,95 „	241.906.—
10.—Sandi Berta	9103/4/a/2/6/a/34.	584,00 „	464 460.—
11.—Misică Nicolae şi soţia născ. Sofia Moja	9103/4/a/2/6/a/38.	576,99 „	280.159.—
12.—Preotul C-tin şi soţia născ. Aldea I. Maria	9103/4/a/2/6/a/41.	572,93 „	272.294.—
13.—Răşcan Petru şi soţia născ. Astilean Maria	9103/4/a/2/6/a/42.	572,82 „	90.467.—
14.—Anghel Ioniţă Băcan şi soţia născ. Ana Crişan	9103/4/a/2/6/a/43.	576,99 „	273.991.—
15.—Firma Intreprinderile Generale Technice Ing. Tiberiu Eremia S. A. din Bucureşti	9103/4/a/2/6/a/b/1.	11,190 „	914.020.—
16.—Horvath Ludovic şi Horvath Elena născ. Schultz	9103/4/a/2/6/a/2.	632,06 „	63.206.—
17.—Conrad Maurel şi soţia născ. Ecaterina Ştefănescu	9103/4/a/2/6/a/3.	746,98 „	74.698.—
18.—Crăciun Dumitru	9103/4/a/2/6/a/5.	674,97 „	76.497.—
19.—Crizbăşan Nic. şi soţia născ. Florica Grozea	9103/4/a/2/6/a/6.	677,99 „	67.799.—
20.—Kasper Artur	9103/4/a/2/6/a/7.	680,98 „	68.098.—
21.—Ioan Luca	9103/4/a/2/6/a/9.	473,00 „	47.300.—
22.—Huberi C-tin	9103/4/a/2/6/a/10.	470,01 „	47.001.—
23.—Irimia Roşu	9103/4/a/2/6/a/11.	467,03 „	46.703.—
24.—Bauer Carol şi soţia născ, Almassi Terezia	9103/4/a/2/6/a/12.	553.97 „	55.397.—
25.—Nistor şi soţia Farca Maria	9103/4/a/2/6/a/13.	553,97 „	55.397.—
26.—Andreas Füzi şi născ. Luiza Gyone	9103/4/a/2/6/a/14.	555.95 „	55.595.—
27.—Szapanos Iuliu şi Szapanos Gizela născ. Almassi	9103/4/a/2/6/a/15.	556,95 „	55.695.—
28.—Răducan Nicolae şi Petre Ana	9103/4/a/2/6/a/16.	568,00 „	56.800.—
29.—Vâlcu Ioan	9103/4/a/2/6/a/17.	570,98 „	57.098.—
30.—Däubel Luisa div. Türk	9103/4/a/2/6/a/19.	568,00 „	56.800.—
31.—Florina Mircea şi Floran Vasilica născ. Adamescu	9103/4/a/2/6/a/20.	570,98 „	57.098.—
32.—Jugastru Nicolae şi soţia născ. Baciu Rafila	9103/4/a/2/6/a/21	572,96 „	57.296.—
33.—Simionescu Nicolae	9103/4/a/2/6/a/23.	561,95 „	56.195.—
34.—Kreuz Gerhard	9103/4/a/2/6/a/24.	561,95 „	56.195.—
35.—Ana Sill n. Deppner	9103/4/a/2/6/a/25.	560,98 „	56.098.—
36.—Andrei Drădinar cu soţia născ. Frünwirth Maria	9103/4/a/2/6/a/28.	588,00 „	58.800.—
37.—Bieder Sofia n. Telman	9103/4/a/2/6/a/29.	588,00 „	58.800.—
38.—Sandi Berta	9103/4/a/2/6/a/31.	589,94 „	58.994.—
39.—Schaltiner Felix şi soţia născ. Trude Goldschmidt	9103/4/a/2/6/a/32.	586,95 „	58.695.—
40.—Anca Petru	9103/4/a/2/6/a/33.	589,94 „	58.994.—
41.—Papiu Petre	9103/4/a/2/6/a/35.	584,00 „	58.400.—
42.—Popovici Gh. C-tin	9103/4/a/2/6/a/37.	584,00 „	58.400.—
43.—Dobre N. Constantinescu	9103/4/a/2/6/a/37.	584,00 „	58.400.—
44.—Haupt Ana născ. Tittes.	9103/4/a/2/6/a/40.	578,75 „	46.300.—
	9103/4/a/2/6/a/52.	576,99 „	46.159.—
	9103/4/a/2/6/a/44.	547,96 „	43.836.—
	9103/4/a/2/6/a/45.	576,99 „	46.159.—
	9103/4/a/2/6/a/46.	546,95 „	43.756.—
	9103/4/a/2/6/a/47.	547,96 „	43.836.—
	9103/4/a/2/6/a/53.	550.95 „	44.074.—
	9103/4/a/2/6/a/53.	547,96 „	43.836.—
	9103/4/a/2/6/a/55.	550,95 „	44.076.—
	9103/4/a/2/6/a/56.	547.96 „	43.836.—
	9103/4/a/2/6/a/57.	547,96 „	43.836.—
45.—Ing. Bredău Dumitru şi soţia născ. Ionescu Zoe	9103/4/a/2/6/a/48.	572,93 „	45.834.—
46.—Dr. Aurel Crişan	9103/4/a/2/6/a/49.	573 97 „	45.917.—
47.—Ioan Ciobanu Ing.	9103/4/a/2/6/a/51.	576.99 „	46.159.—
48.—Com. Bis. Evanghelică C. A. Sf. Bartalomeu	9103/4/a/2/6/B/2.	10,897.00 „	855.760.—

Totalul suprafeţei expropiate de 36.141.71 m. p. **Preţul total oferit . . . 7.518.797.—**

ART. 2. — Costul terenurilor, în valoare de 7.518.797.— (şapte milioane cinci sute optsprezece mii şapte sute nouăzeci şi şapte) se va plăti în numerar de către Soc. I. A. R.

ART. 3. — şi cel din urmă Ministerul Aerului şi Marinei este însărcinat cu aducerea la îndeplinirea Decretului de faţă.

Dat la Bucureşti, la 23 Noembrie 1937. **CAROL**

Preşedintele Consiliului de Miniştri,
(ss) **Gh. Tătarescu**

Ministrul Finanţelor
(ss) **Mircea Cancicov**

Ministrul Aerului şi Marinei,
(ss) **Radu Irimescu**

p. conformitate Şeful Serviciului Terenuri. (ss) Lt. C-dor av., I. Stănculescu

După cum se vede, acest program, este complect diferit de cele din anii precedenţi căci cuprinde mai mult construirea de unităţi uşoare şi de flotile, adică ceeace francezii numesc *„pousière navale"*.

■ *Marele technician Pierre Watier* s'a săvârşit din viaţă. Moartea sa a provocat o impresie profundă în toată Franţa şi în cercurile technice maritime din toată lumea, marele dispărut fiind o somitate al cărui cuvânt cântărea greu de câte ori era vorba de lucrări de technică maritimă, şi în special la construirea porturilor. Arul acesta părăsise postul de director în Ministerul Lucrărilor Publice pentru a-l ocupa pe acela de director al Secţiei Comunicaţiilor şi a Transitului dela Societatea Naţiunilor.

GERMANIA

■ *Incă o navă-şcoală cu vele.* — Marea campanie de navigaţie *Hamburg-America Linie* (Hapag) a cumpărat un velier de 2554 tone, cu 4 catarge dela un armator finlandez.

Acest velier va fi amenajat ca navă-şcoală pentru formarea tinerilor ofiţeri ai marinei comerciale.

■ *Nouile nave-dragoare ale Marinei Reichului* sunt în număr de 22. Din programul pe 1935 fac parte 10 unităţi: F-1... F-10 şi alte 12, M-1... M12. Au deplasament 600 tone, 76 m. lungime, 23 noduri viteză câte un tun de 105 mm., la provă şi pupă, 4 tunuri A. A. de 37 mm. grupate lângă coşul dinspre provă (are două coşuri).

Au silueta torpiloarelor Jaguar. Echipajul numără 100 oameni.

In afară de rolul de dragoare, vor putea face lansări de mine, precum şi de granade auto-submarine.

■ *Exportul de motoare Diesel pentru nave.* — In primele 4 luni ale anului în curs, Germania a exportat 358 motoare (în total 2200 tone), ceeace este un progres faţă de aceiaşi perioadă a anului trecut când au fost exportate 240 motoare de 1050 tone.

Activitatea construcţiilor navale în toate ţările şi mai ales întrebuinţarea din ce în ce mai căutată a propulsiunei motrice, a avut ca urmare logică această creştere de export.

GRECIA

Intre acestea din urmă, 3 au viteza apreciabilă de 40 noduri, 5 tunuri de 127 mm., mitraliere A.A. şi 8 tuburi lanstorpile de 522 mm.

■ *Noi linii de navigaţie.* Pentru stabilirea unei linii care să deservească traficul între Grecia şi America, guvernul elen a primit oferte din partea marilor armatori greci, englezi şi americani. Guvernul va trebui să dea o subvenţie anuală de 30.000 lire sterline.

Se pare că oferta britanică a fost acceptată.

Deasemeni guvernul elen intenţionează să inaugureze o linie Constanţa — Pireu — Alexandria — Haifa, cu nave de pasageri de tipul cel mai modern având o viteză apreciabilă care să întreacă navele existente azi pe această linie.

I T A L I A

■ *La expoziţia internaţională din Paris,* în pavilionul Italiei, un loc de frunte are navigaţia. Numeroase, diorame, planşe, tablouri, statistici şi modele de nave arată vizitatorilor viaţa maritimă a Italiei. Se poate afla astfel acolo că Marina comercială italiană are 1068 nave de un tonaj global de 3.050.652 tone în care, *Rex* cel mai mare pachebot italian, intră cu 51.061 tone.

■ *Camicio-Nera (cămaşa neagră),* se numeşte primul contratorpilor dintr'o serie de 12 cari sunt în construcţie. A fost lansat la Livorno în prezentţa unei asistenţe numeroase şi a secretarului general al partidului fascist. Naşă a fost mama unui miliţian ucis în timpul revoluţiei lasciste.

E de remarcat că la navele lansate în ultimul timp, (Vittorio Veneto, Littario, etc.) naşe au fost femei din popor, şi anume, câte o soţie de lucrător dela şantierul respectiv.

■ *In prezent se construes: 6 torpiloare* de 1620 tone la Livorno;

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI

DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27

Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27

Telefon: 4.78-72

5 submarine la Spezia: 2 torpiloare de 1620 la Bucova, 2 la Palermo şi 2 la Genova; *8 torpiloare* de 679 ttone la Sestri Ponente, 4 la Fiume şi 4 la Aeapoli; *9 submarine* de 941 tone la Trieste; 3 submarine de 896 tone, 2 de 675 tone şi unul de 1109 tone la Tarent.

NORVEGIA

■ *Greva ofiţerilor Marinei Comerciale* s'a terminat printr'un compromis acceptat de Sindicatul Ofiţerilor şi de Asociaţia armatorilor.

Cererile ofiţerilor n'au fost satisfăcute; totuşi salariile au fost mărite de armatori cu 10—16%.

Ofiţerii au fost împărţiţi în 4 categorii şi anume: dela 400—1000 tone, dela 1000—2500 tone, dela 2500—4000 tone, dela 4000—6000 tone, dela 6000—8000, dela 8000 tone în sus.

Salariile au fost socotite astfel lunar în coroane norvegiene.

	CATEGORIA					
	1-a	2-a	3-a	4-a	5-a	6-a
Ofiţer I	320	335	370	400	440	460
Ofiţer II	245	260	290	320	350	360
Ofiţer III	—	205	220	235	250	260

Ofiţerii de pe navele petroliere dela 3000 tone în sus, au drept la o majorare de 5%. Orele suplimentare se plătesc 1,50 coroane de oră.

Acest acord e valabil însă numai pentru 1 an.

SPANIA

■ *Submarinele spaniole a făcut actele de piraterie?*

Atacurile repetate săvârşite asupra navelor de comerţ în marea Mediterană de către submarine necunoscute, au făcut să circule fel de fel de ştiri şi presupuneri asupra naţionalităţii lor. Faptul că aceste acte de piraterie au fost săvârşite mai mult sau mai puţin la distanţe convenabile de bazele italiene, şi mai ales faptul că se declară că unele din navele atacate aveau ca porturi de destinaţie pe cele *guvernamentale* a făcut ca mai toată lumea să fie aproape convinsă că acele submarine erau italieneşti.

Intre polemicile iscate pe această temă, Revista Ligii Maritime Belgiene afirmă că acele atacuri ar fi putut fi făcute chiar de submarinele guvernamentale cari, dacă nu puteau opera pe frontul apropiat în contra adversarilor armaţi, din cauză că nu aveau suficiente cunoştinţe tactice pentru a combate, puteau face în schimb acte de piraterie contra navelor de comerţ chiar la mari depărtări deoarece după cum se arată mai jos, aceste submarine au *mare rază de acţiune*. Astfel:

6 submarine (tipul B), construite în 1921—1923, de $\frac{491}{715}$ tone şi viteză $\frac{16}{10,5}$ noduri, au 4200 mile rază de acţiune.

Alte 6 submarine (tipul C), construite în 1926—1929, de $\frac{842}{1290}$ tone şi $\frac{16,5}{8,5}$ noduri, au 1050 mile rază de acţiune.

Mai au şi 3 submarine (tipul D) construite în 1933—1936, de $\frac{1050}{1370}$ tone şi $\frac{20,5}{9,5}$ noduri; la acestea nu se ştie precis ce rază de acţiune au, dar e foarte probabil că este în jurul a 2000 mile.

SUEDIA

■ *Alt cargoboat rapid,* este *Goonawara* construit pentru *Rederiaktrebolaget* în şantierele *Götaverken*. Această navă este destinată unei linii regulate în Africa de Sud şi Australia.

Principalele caracteristici sunt: deplasament 7560 tone lungime 135 m., lărgime 17,25 m., pescaj 7,98 m. Propulsiunea e dată de 2 motoare Diesel de 10.200 C. V. cari-i permit să aibă 17 noduri viteză.

E interesant de aflat că tot aparatul motor, împreună cu 3 grupuri electrogene tot cu motoare Diesel, se află instalat într'un compartiment care nu e mai lung de 17 m.

Această concentrare de motoare destul de puternice, într'un spaţiu aşa de restrâns este datorită faptului că motoarele sunt din acelea cu simplu efect, în doi timpi. Fiecare motor are 8 cilindri de 620 mm. diametru şi 1.150 mm. cursă pentru rotaţia normală de 125 ture pe minut. Cele două motoare propulsoare au culasele de oţel cromat şi piston în două părţi (cea superioară din oţel cromat şi cea inferioare din fontă). Răcirea pistoanelor se face cu ulei, iar a cilindrelor, cu apă dulce.

Plinul de combustibil îi asigură o rază de acţiune de 21.000 mile la viteza de 16½ noduri. La această viteză, consumaţia combustibiului în 24 ore este de 32—34 tone.

Nava are şi câteva cabine, în care poate să călătorească 12 pasageri.

Sistemul de încălzire este în întregime, electric.

■ *Motonava Dagmar-Salen,* construită în şanterele *Sven Salen* din Stockolm este cel mai mare vapor la care cuplajul între motoare şi axul elicii este *electromagnetic*. Vasul are 9500 deplasament, lungime 138 m. lărgime 17,8 şi penaj 7,8 m. Aparatul motor este compus din 4 motoare Diesel-Polar direct-reversibile, având fiecare 1100 C. V. şi 300 rotaţii. Prin reductoare şi cuplaje electro-magnetice, rotaţia elicei ajunge la 90 ture.

Cuplajele electromagnetice sunt construite la A. S. E. A. şi se bazează pe principiul fundamental al reacţiunei între un conductor străbătut de un curent şi aşezat într'un câmp magnetic.

Primarul, este o înfăşurare cu mai mulţi poli, excitaţi de un curent continuu iar *secundarul* este un rotor în scurt circuit.

Primarul este rotit de motor iar secundarul este cuplat cu reductorul de rotaţii. Cuplul motor este transmis reductorului cu un întrefier de 10 mm. între primar şi secundar. Cuplajul este calculat aşa ca să poată transmite un cuplu maxim care corespunde la o supraîncărcare de 100% din cuplul motor normal. Acest dispozitiv reclisează integral amortizarea variaţiilor cuplului motor.

Randamentul mecanic al reductorului este de 98,5%. Acest dispozitiv de cuplaj a mai fost instalat şi pe motoarele *Warna* şi *Wiros*.

STATELE-UNITE

■ *Generalul Nye,* senator fost preşedinte al Comisiunei muniţiilor în Cameră, a cerut aprobarea unui proect de lege care să declare *embargo-ul* pe exportul de ferărie.

Această cerere este motivată de faptul că exportul de fier vechi a crescut aşa de mult în 1937, încât puţin mai lipsea să depăşască totalul tuturor exporturilor de fer vechi din precedenţii 11 ani.

■ *Nava-şcoală cu vele „ANNAPOLIS"* a Marinei americane a vizitat porturile franceze dela Ocean, în timpul călătoriei de instrucţie cu elevii.

■ *Construirea transatlanticului de 30.000 tone.*

Comisiunea maritimă a Statelor-Unite a cerut oferte celor mai mari şantiere americane pentru construirea unui pachebot destinat liniei *New-York — Southampton — Hâvre — Hamburg,* împreună cu transatlanticele *Manhattan* şi *Washington*.

Acest nou transatlantic va fi foarte puţin diferit de celelalte două; va avea 30.000 tone deplasament, viteza de 22 noduri, loc pentru 1200 pasageri în cele 3 clase şi 630 oameni echipaj. Va fi gata în curs de 2 ani şi 6 luni după acceptarea ofertei.

Administraţiile Societăţilor
ANGLIA şi CLARK
DIN PLOEŞTI
urează tuturor prietenilor, sincere felicitări cu ocazia sărbătorilor şi un an nou plin de sănătate şi prosperitate.

■ *Concentrarea flotei americane.*

Ingrijoraţi de evenimentele din China şi în urma atacului canonierei „Panay", întreaga flotă a străbătut canalul Panama şi s'a concentrat în insulele Haway, gata de luat marea.

■ *Construcţii noi pentru flota de război.*

Cele două chiurasate de 35.000 tone aflate în construcţie vor fi puternic apărate în sens vertical şi orizontal prin blindaje. Viteza lor însă nu va depăşi 27 noduri.

Vor fi armate cu 9 tunuri de 406 mm. în 3 turele triple.

In cursul anului au intrat în serviciu 3 contra torpiloare de 1850 tone şi 14 de 1500 tone.

TURCIA

■ *Vizita D-lui Gheorghe Tătărescu,* şeful guvernului român, cu prilejul aniversării zilei naţionale turceşti, a fost amplu comentată de toată presa română şi străină. Primul ministru român a fost primit cu mult entuziasm şi prietenie de toată populaţia Turciei.

Dela Constanţa d. Tătărăscu împreună cu suita s'au îmbarcat pe pachebotul „România" în care au plecat spre Istambul. La intrarea în apele turceşti, pachebotul român a fost întâmpinat de un distrugător turc care după ce a făcut onorurile regulamentare, a rămas în preajma navei române, ca navă de gardă.

In cursul zilelor cât a stat în Turcia, primul ministru român a vizitat între altele şi cele două submarine cari dela 13 August sunt în construcţie pe cala şantierelor dela Cornul de Aur. Technicienii sunt trimişi de casa *Krupp* care va furnisa şi cea mai mare parte a materialelor şi a echipamentului necesar submarinelor.

■ *Marele specialist englez, Sir Alexander Gibb,* a elaborat planurile în legătură cu extinderea portului *Istambul şi Izmir.* Deasemeni a fost prevăzută şi construirea unui nou port în Marea Neagră. lângă *Zungulduk* la *Ceatal--Akzé.* Toate aceste cheltueli s'ar ridica la 5 milioane lire.

Construirea portului dela *CeatalAkzé* este de foarte mare importanţă deoarece toate minele de cărbuni dela *Heraclea* şi celalalte produse din hinterland vor avea o poartă de scurgere nouă şi modernă care va provoca prosperitatea întregei regiuni.

U. R. S. S.

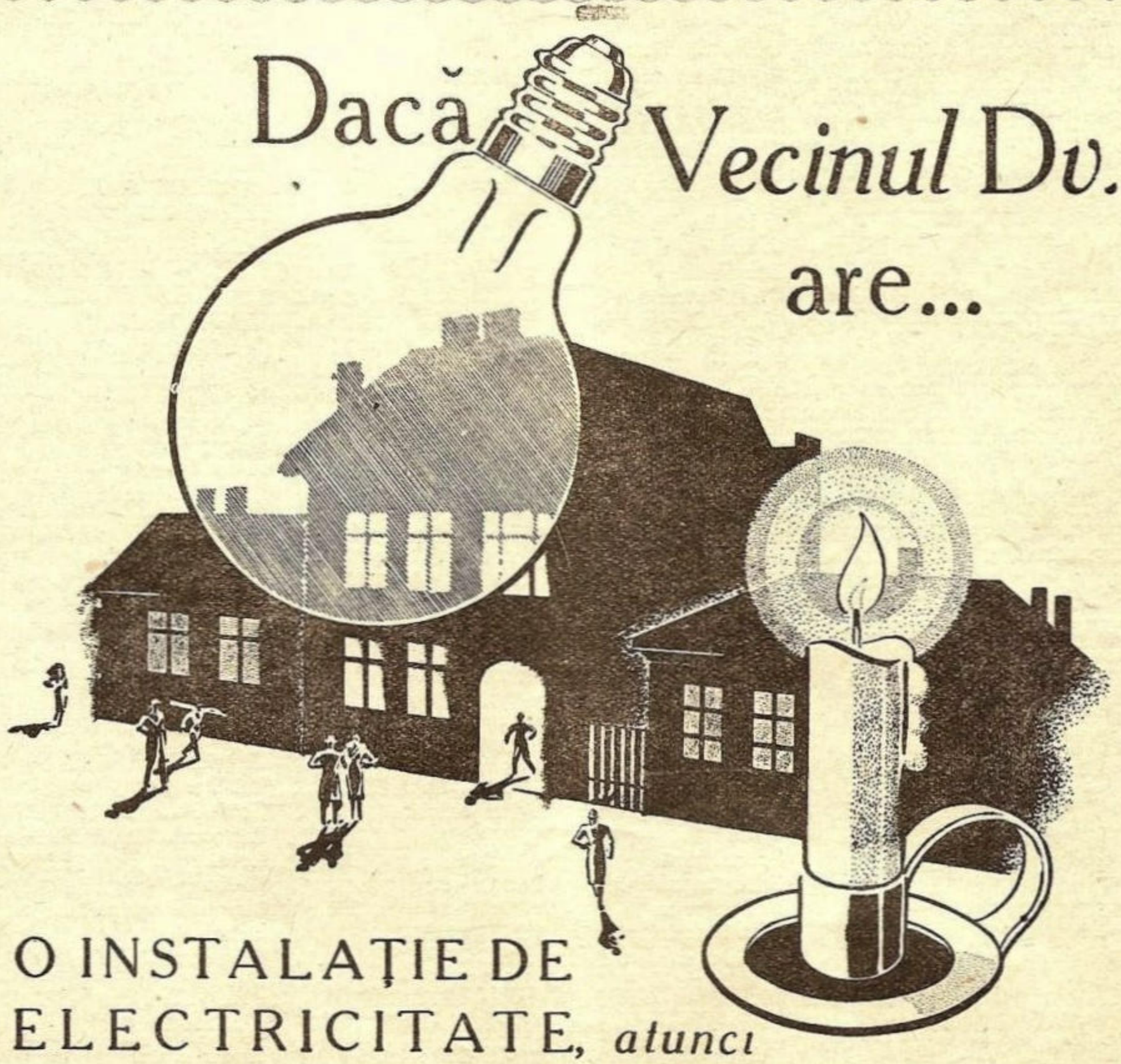
■ *Zjoseph Stalin* este numele celui mai mare spărgător de ghiaţă din lume lansat de pe cală la 15 August. Are 11.000 tone deplasament, 106 m. lungime şi trei maşini cari la un loc au 10.000 C. V. Va avea la bord două catapulte pentru lansarea avioanelor.

Este destinat în special să asigure linia de navigaţie arctică prin nordul Siberiei.

■ *37 ofiţeri din escadra din Baltica* şi 50 din escadra Extremul Orient, împreună cu amiralul Vitkorov, comandantul-şef au fost închişi, fiind acuzaţi că pactizaseră cu Trozkiştii.

■ *Chuirasate construite în Statele Unite.* O comisiune rusă de specialişti ar fi reuşit să învingă anumite piedici oficiale, aşa, că în curând, două sau trei cuirasate de câte 35.000 tone şi 9 tunuri de 401 mm. vor fi puse pe cală. Costul se ridică la 100—200 milioane dollari.

Din cauză că nu au destui specialişti calificaţii supravegherea construcţiei acestor crucişetoare urmează să fie făcută de ofiţeri în retragere din Marina Militară americană.



Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"

Contabilitatea materialelor C. F. R. Braşov:

Pitiş C-tin	35
I. Petrişor	35
A. Benkö	25
Barabaş Adalbert	25
Modt Frida	25
Csuha Etelca	25
Preda Dumitru	25
Matei Vasile	25
N. Sfârlos	20
Lebu Toma	20
Schmidts Hermina	20
Susen Moise	15

Contabilitatea atelierelor C. F. R. Braşov:

Gh. Cristoloveanu	25
Eug. Hoffmann	35
D. Furnică	30
Arato Iuliu	30
N. Munteanu	30
Ştefanovici Aurel	30
Mihu Vasile	30
Deregan Ghizela	25
Mihali Ştefan	20
Lupu Ioan	10

Contabilitatea materialelor C. F. R. Simeria:

Georgescu C-tin	30
Chioroglo Ztefan	25

Contabilitatea Atelierelor C. F. R. Simeria:

Gh. Dragomir	25
I. Pop	30
N. Trifa	30
Nonay Pavel	25
Dochiţ C-tin	20
Hejja Elisabeta	20
Hauk Rozalia	20
Oneţiu Mihai	20
V. Grigorescu	30
Maria Georgescu	15
Iacon Sincu	15

Subcentru contabil C. F. R. Petroşani:

Ioan Füzy	25
Ioan Mesaroş	20
Sugar Solomon	30
Matvievici Ana	25
Petrilă Mihai	15
Div. III Financ. C. F. R. Craiova	355
Contab. Mater. C. F. R. Craiova	60
Controlorii Div. 3 Craiova	240

Div. IX Financ. C. F. R. Iaşi:

N. Altangiu	40
Gh. Cristescu	20
Atanasiu	10
E. Helte	5
C. Popovici	5
M. Drăghici	5
Ioanid Socrate	10
V. Ursu	10
Ana Ionescu	15
L. Popovici	5
St. Florescu	20
St. Petre	5
N. Gădineanu	20
C. Ionescu	10
I. Dumitriu	10
V. Voeschi	10
I. A.	5
L. C.	5
Gheorghiu Spiridon	10
Apostol Aurel	10
C. Dumitru	20
Vecrercol	10
V. Vasiliu	5
I. Berberu	10

Staţia C. F. R. Sibiu:

Ivanity D-tru	10
Adroyan Vanda	5
Kuttar Vilhelm	10
Bucur Achim	5
Indescifrabil	10
Drăghici	10
H. Anton	3
Pop Ioan	10
Bobolo	5
Părpălea Ion	60
Panait Gh.	5
F. Bojidar	5
T. Laurent	5
C. I.	10
I. Moldovan	5
R. Toma	10
I. Denghel	10
S. Fântână	5
Gh. Maftei	10
Ana Gymko	5
Vart. Petre	10
I. Nistor	5
M. Kalman	5
I. Rău	5
Total general subscris până la finele lunei Octombrie	3.898.462

In cursul lunei Noembre au subscris următorii:

Din Tg.-Jiu:

Prin lista nr. 1037 încredinţată primăriei Dorohoi	1.023
Baroul de Gorj	500
Elena Potamianu	500
Bodislav V. Grigore	20
Gh. Dăneţ	20
I. B. Anghelescu	20
P. Drăgănescu	20
Bocşan Ilie	20
Gh. Păsărariu	20
V. D. Ciungu	20
I. Tâmovan	20
I. C. Z.	20
I. Predescu	20
Leandru H zis Ciocan	20
N. N. Bărăscu	20
D. M. Corcodel	20
I. Colţescu	20
Filip C-tin	20
Enulescu August	20
C. D. Ghiţuică	20
Apostolescu Gorj	100
B-ca Clerului	100
C. B.	100
Grig. Lupescu	100
Take Manicatide, C-ţa	500
Rudolf Hess, C-ţa	100
Marcu Israilovici, C-ţa	50
Ghiţă Petrovici, C-ţa	20
Soc. naţională de gaz metan din Mediaş împreună cu personalul său	1.632
Şc. primară de fete nr. 4 C-ţa	80
Prof. lic. „Mircea cel Bătrân" din Constanţa	390
Elevii aceluiaş liceu (cl. I-a A 190; cl. I-a B 140; cl. II A 180; cl. II B 180; cl. III A 206; cl. III B 198; cl. IV A 318; cl. IV A 318; cl. IV B 105; cl. V 311; cl. VI 160; cl. VII 210; cl. VIII 130) total lei	2.328
I. D. Rudic, C-ţa	500
Primăria oraş. Reşiţa	1.000
Moara Herdan	5.000
Primul preş. al trib. Hunedoara a colectat dela diverşi	467
Prin listele nr. 857-858 încredinţate prefecturei C.-lung Moldovenesc	670
Stere Dallă, C-ţa	500
Prin lista încredinaţată căpităniei portului C-ţa	2.000
Şcă prim. nr. 2 mixtă Constanţa: cl.II 240; cl. III 30; cl. IV 50; total	320
Magazinul Lascaridi, C-ţa,	600
Pers. mag. Lascaridi: Ştefan 100 Iordan 100; Iorgu 100; Zottu 100; total	400

Din Bucureşti:

Centrala Caselor Naţionale	500
General Manolesc	500
D-na Negreanu	100
Firică Marinescu	100
Octav Lăzărescu	100
M. Călin	50
M. Augustin	20
E. Nebuneli	20
Prin lista nr. 1213 încredinţată primăriei Tg.-Jiu s'a subscris suma de lei	1.085
Primăria Vijniţa	500
Lt.-col. medic M. Capitanovici Bucureşti	200
„Technicoton" (Henri Solt) Buc.	500

Depoz. C. A. M. Cernăuţi:

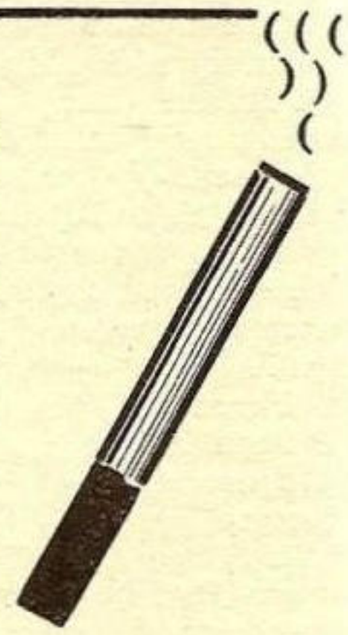
Hecht Lilly	100
Croitorul şi Mezinica	40
Schlermino Herische	100
Reiss Marc	40
Horn	40
„SOCOM" S. A.	300
Indescifrabil	100

Următorii debitanţi speciali şi ordinari C. A. M. din Sighet:

Halpert Iacob	100
Traubkatz Hani	10
Lebovici D.	5
Kratz Tili	20
S. Moscovici	20
Berger Lotti	10
Arani Francisc	100
Kincsesi Terezia	100
Schster Moses	100
Vohl Alex.	25
Franc Samoil	20
Herman Walter	10
Fischman Sol	10
Kremer Heinrich	10
N. Iacobovici	50
Sziklai Ioan	10
Weinberger H.	30
Weis M.	20
Gavaler Irina	40
Reichter Laza	5
Goidl Antonia	40
Pasternak Mayer	100
Revai Ioan	50
Kaufman Herş	10
Marcus Reghina	10
Detsch J.	40
Schwartz Ghizela	20
Davdovici Burech	50
Loza Ioan	50
Festingher Sig.	20
Junger Haim	20
I. Davidovici	10
Fr. Tzibelenco	100
Fogel Adalbert	20
Visner Haim	10
Grün Maria	20

FUMAŢI

PRODUSELE SUPERIOA ALE CASSEI AUTONOME A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI



Dacă preferaţi TUTUNURILE ORIENTALE
Cereţi ţigaretele cu carton: „Ferdinand" ✱ „Macedonia" ✱ „Doina"
Sau ţigaretele fără carton: „Mihai" ✱ „Tomis" ✱ „Bucureşti"
Dacă preferaţi ŢIGARETE CU GUST ENGLEZESC
Cereţi Ţigareta: „Virginia"
Iar dacă preferaţi GUSTUL AMERICAN
Cereţi Ţigareta: „Golf"

Pentru fumătorii de pipă: TUTUNURILE SUPERIOARE „WEEK-END" sau „CLUB" ✱ **Noile ţigări de foi „CORONAS" şi „FLORIDA" sunt fără pereche.**

Lunger Moise	20
Szechei Ludov.	20
Ingber Hani	5
Weis Roza	50
Simon Adalbert	10
Schwartz Paula	20
Stein Solomon	10
Leib Francisc	10
Revai Ştefan	20
Leibovici Mayer	40
Feigh Frida	20
Oros Ştefan	20
Revai Gh.	50
Solomon Hani	20
Davidovici Pepi	100
Palatkai Ioan	20
Bonke Paul	20
Nistor Desideriu	20
Fruhter A. Leib	20
Depoz. de fabricate C.A.M. Sighet:	
Grigoriu C.	100
Glitia Ioan	40
Pop Victor	40
Cristea Teodor	20
David Petru	20
S. Ioan	20
Din partea liceului de fete „Oltea Doamna" din Oradea:	
Ana Doboşi	30
Indescifrabil	20
Subscris prin trib. militar C-ţa:	
Maior Dumitraşcu	100
Ion Ceauşu	20
Sandru	100
Din C-ţa au subscris:	
Iosef Samitca	500
A. Leibovci	50
H. Jerusalim	50
U. Benderly	50
V. Napocea	40
I. Atanasie	40
Al. Pop	20
Em. Apostolescu	20
I. C. Ionaşcu	20
I. Padwa	100
I. Popea	50
H. Cohn	20
N. Popescu	40
Ing. I. Gheorghiu	40
Fraţii Cochina	40
L. Hălcusi S.	40
G. Vizantiadi	40
I. Rusu	10
T. Pius	10
I. Jipa	20
Păun Dumitrescu	20
T. Novac	10
David Andrei	10
D. Vasile	20
V. I.	100
N. Ghiţu	50
O. S.	50
M. C-tin	20
Chirănescu M. Al.	20
Niţescu P.	20
I. S. Spigler	20
D. Verleana	20
O. Ghimsberg	30
Int. col. Mateescu Petre	200
C .Alecu	100
Gh. L. Dimitriu	100
C. I. Nacian	100
N. Cojocaru	20
D. Cojocaru	20
C. Frunză	20
Miclea Florea	20
Razi Nicolae	20
16 marinari şomeri din sindicatul „Marea" C-ţa	80
Elevele şc. de fete nr. 10 C-ţa: cl. II 39 ş cl. III 81; total	120
D. dr. Th. I. Theodoru, medic primar Huşi	200
D-na Maria dr. Theodoru (soţia)	200
Mircea Teodoru, fiul	100
Iordan Dumitru, Ploeşti	100
Stana I. Dumitru, soţia	100
Soc. Română de Radio-Difuziune	10.000
Diverşi prin lista nr. 1098 încredinţată d-lui G. G. Cotea, membru al L. N. R. din Bucureşti	3.800
Ionescu Victor, elev Bucureşti	10
Inspecţia 9 tracţiune C. F. R. (central) din Iaşi înaintează 13.335 lei subscrisă de personalul depourilor de locomotive în subordine şi anume:	
Bacău	740
Bârlad	1.067
Botoşani	360
Dorohoi	1.285
Huşi	870
Iaşi	2.340
Paşcani	2.990
Roman	1.577
Vaslui	500
P.-Neamţ	545
Pers. insp. IX tracţ. Iaşi în cap cu dl. insp. ing. M. C .Gheorghiu	710
Col. (r) I. Costinescu-Iaşi	300
T. N. Georgescu pensionar din R.-Sărat	20
Fl. Traian, perceptor com. Spălnaca-Alba	50
Prin lista nr. 2079 încredinţată d-lui Maestru militar Drăguşanu şef dep. Hinogu-C-ţa au subscris:	
I. Bancu	500
A.. Ivanovici	500
Hicu Callamară	500
Ilie C. Ioan	300
Gr. Miosu	200
R. Beicataşi	200
Ing. Iarca Oprişan	1.000
I. Radu	100
Nicu Moèa	100
Personalul şi trupa depozitului	1.600
Lista nr. 504 încredinţată d-lui inspector vamal Constanţa	860
Em. Alexandrescu, C-ţa	20
P. Crestescu, C-ţa	20
V. Poliz,C-ţa u	20
B-ca comercială română sucursala Constanţa	100
Şc. mixtă nr. 1 1din C-ţa: Matei I, 10; El. Petrache 10; I. Dumitrescu 10; elevii cl. I 42; cl. II 20; cl. III 16; cl. IV 50; total lei	158
Prefctura jud. Romanaţi	5.000
Soc. g-lă a funcţ. publici	500
Ioan N. Popae, Buc.	100
Următoarele eleve ale lic. comerc. „Dr. Anghelescu" din C-ţa:	
Prusianu Coletta	20
E. Bozocea	15
E. Irinna	15
Pârvu M.	15
Botez Silvia	10
Munteanu Aurelia	10
Hărşulescu Ştefania	10
Iordănescu Ecaterina	10
Behar Vichy	10
Gamburd Bruha	10
Cantaragiu V.	10
Papatanase Maria	10
Bogasieru S.,	10
Kazazian	10
Ionescu Maria	10
Papazoglu	10
Ionescu P.	10
Dufec R.	10
Dragomir I	10
Stănescu E.	5
Măcărescu Lucia	5
Gavrilescu Maria,	5
Tănăsescu Viorica	5
Waissa Fortunee	5
Waissa Estera	5
Colţ I.	5
Neagu R.	5
Clasa II	50
Cl. I B şi V-a	200

Dela elevii cari au participat la rularea filmului „*Mircea*" în sala șc italiene (Buc.)	1.093
Idem, elevele lic. „Regina Maria" București	1.692
Fabr. de țesături Henry Klirger	500
Rudolf L. (București)	500
Dela percepția 9 fisc. Buc.:	
Funcț. dela percep. 9 fisc. Buc.:	
Ing. F.	20
M. Florea	100
M. Popa Galane	20
At. Enescu	20
Gherman	10
Justin Semen	20
Intrepr. Paul Negreanu	5.000
Lic. ndustr. de constr. civile și edilit. (Cernăuți) : cl. III 23 ; cl. IV 25 ; cl. V 40 ; cl. VI 54 ; total lei	142
Dela depoz. C.A.M. Ismail:	
Sigismund C.	50
Zgurev Pantelimon	20
Alex. G.	20
Nicolae B.	20
V. Vârgolici	100
Goldstein Discom	30
Din Manutanța Cernăuți:	
Adm. cpt. Cătănescu Anghel	150
Plut. maj. Vieru Gh.	50
Plut. maj. Ciubotaru D-tru	50
Plut. maj. Turceanu Silvestru	50
M-tru Bilinschi Anton	50
Turnătoria „Phoebus" din Oradea împreună cu personalul	3.500
Al. Dinu, Buc.	300
Prin lista nr. 588 încred. d-lui primar Horia Grigorescu din C-ța:	
Horia Grigorescu, primarul munic. Constanța	1.000
A. Marian	200
Ovidiu G.	50
Frații Căciulă	50
Ciuntu Gh.	40
Vanea B. (Auto - Technica)	
Ion Gr. Comino	50
St. Petrescu	40
Nina Arbore	300
C. B.	50
Al. M. Butza	100
Lt. col. V. Rottenburg	100
Tatu	100
N. Zaima	20
Gh. Popescu	20
Ing. M.	100
Petre Ghinea	100
A. Angheliu	50
A. Dropol	100
A. Stigan	100
O. Constantinide	100
B. Manea	50
I. Dragomir	50
Tailer	40
Tip. lucr. asociați	40
N. Ionescu	40
T. Petrescu	40
C. Tudoran	20
Maria Tudoran	20
G. Vințeanu	20
N. C-tinescu	50
V. Paraschivescu	20
N. Cojocea	50
N. Ionescu	100
F. Omer	40
Neagu Gavrilescu	100
Ing. V. Teodora	100
Ileana Isac	30
Moștentorii I. N. Roman (Aurelia Georgescu)	100
N. Curechianu	40
Gh. A.	40
Sanda Iosif	20
Gavril Popescu	50
Prin lista nr, 1281 încred. b-cii comerc. italo-română sucursala Constanța	900
Prin lista nr. 1290 „Schenker & Co" s. a. r. C-ța	1.120
Din Comarnic-Prahova:	
Intrepr. G. V. Bibescu	1.000
Dr. C. Petroni	500
B. Aronovici	100
I. Burețea	50
D-tru Crassan	40
C-tin N. Crasan	50
Gh. Ionescu	30
Oct. S.	25
I. Mărgescu	25
V. Dulamă	25
Gh. Enoae	20
St. Cojocaru	20
Herman Schneidt	50
I. M. Ghițu	30
Ing. Dorin Nuțescu	150
I. A. Trică	25
Petre Beldica	25
Jenny Stănescu, Buc.	200
Din Constanța:	
A. Sirimian	10
N. Mihai	10
Opreanu I.	20
Suslănescu D-tru	20
Irimia D-tru	20
Otilia Macri	100
Achile Capato	100
Andrei Mussu	50
S. I.	50
S. Ghiorghiu, com. Vaporului-C-ța	100
Zangakis, com. Vaporului-C-ța	100
Prin lista nr. 1295 încred. d-lui P. Petrescu din C-ța	160
Uzinele „Dura" Timișoara	300
N. Platocea, Buc.	100
Vlasopol Spiru, c-dul și propr. vaporului „Ing. Vlasopol"	8.500
Al. Sonțu ,pensionar, Buc.	200
Pers. din dir. Marinei Com. din Buc.	2.600
Căpităniile:	
Timișoara	15.511
Moldova-Veche	3.487
Drencova	445
Orșova	14.636
Gruia	3.967
Cetatea-Dolj	3.530
Corabia-Romanați	3.579
Bechet-Dolj	1.070
T.-Măgurele	3.924
Zimnicea	829
Giurgiu	15.492
Oltenița	2.840
Turtucaia	1.406
Călărași	46.695
Silistra	8.330
Cernavodă	5.283
Hârșova	1.523
Gura-Ialomiței	640
Măcin	1.475
Brăila	41.952
Galați	40.191
Reni	9.602
Gura Prutului	1.080
Tulcea	7.090
Ismail	5.278
Chilia Nouă	6.098
Vâlcov	1.055
Sulina	14.795
Constanța	44.875
Mangalia	2.005
Balcic	2.370
Cetatea Albă	2.075
Isaccea	1.540
Oltina	840
Oancea	1.413
Fălciu	720
Calafat	695
Membrii ai asoc. fiilor României din New-York:	
George Bagic	135
Herman Fischer	338
Leon Fischer	338
George Grossu	135
Emil Lerescu	135
Michail Mărgineanu	135
Jean Paleologue	135
Jeames J. Xenakis	135
Spiru D. Samoilă, Focșani	50
Din București:	
Ionel M. Munteanu	200
Nelu Munteanu (de 2 ani)	30
Gh. Dumitrescu	100
Ilie Lascu	20
M. Băicoianu	20
Boghic D.	40
Herșcovici Aron	20
I. Mitrici	100
Victor Mitrici (elev lic. industr.)	30
Alex. C.	10
Gh. D.	10
P. Cristinne	10
D. Prădatu	20
Haralambie Chivu	20
Al. Nițescu	10
Chikiam	20
Fănică Duțescu	10
G. D.	10
Gh. Stănciulescu	20
S. H.	40
Iosipovici	10
Cpt. Gh.	10
Ion Pantelimon	20
Emilian Fățan	20
Th. V.	10
Inspecția 3-a L CFR Craiova, prin lista nr. 2155, lei	735
Prin lista nr. 95 încred. Div. de Dunăre Galați	425
F-ții Nahim & Balaban-Chișinău	100
Din Chișinău:	
Mendel Ripaman	10
Izrail Paghis	15
Ber Picher	10
Aizic Merner	5
Menașe Comaradschi	5
Boruh Bardenștein	10
Aron Imas	10
Corp. prof. al gimanz. Industrial băeți din P. Neamț	259
Ing. Constantinescu, Buc.	500
Ing. H. Vizner, Buc.	2.000
D-l Ioan C-tinescu din Turcheș-Brașov ,din proprie inițiativă a întocmit o listă de subscripție pe care au subscris:	
I. C-tinescu	300
Reveica C-tinescu	200
Ioan Filip	100
Iorgu Paraipan	100
Vasile Chirvase	100
Soos Lukacs Ștefan	100
Sipoș Iuliu	100
I. Fulga	200
Frații Weiss, Brașov	100
Filip Vasile	100
M. Chicomban	100
St. Munteanu	100
Edgar Teutsch	100
Iarali	50
Gh. Codreanu	20
St. C-tinescu	100
Egzed Ștefan	100
Pr. Daniil Purcăroiu	100
I. Purcăroiu	100
N. Străvoiu	20
D-na Crisbășeanu	30
Pünkösti Mihail	20
St. Farkaș	20
Valeria Cornea	30

INDUSTRIA SARMEI

SOCIETATEA ANONIMA

CLUJ ★ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:

Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuţi

SUCURSALE:

Bucureşti
Calea Victoriei, 39
Cernăuţi
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIŢI **AGIL** PENTRU
SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

USTENSILE PENTRU SUDAJ

SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,

ARAMĂ ŞI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

SULZER FRERES

Uzine în Winterthur
(ELVEŢIA)

★

BUCUREŞTI III'
Str. D. A. Sturdza, 17

Motoare Diesel dela 25 până la 20.000 C. P. — Locomotive Diesel — Automotoare Diesel — Maşini cu aburi — Cazane cu aburi de orice fel — Turbine cu aburi — Pompe Centrifugale — Pompe de foraj — Ventilatoare — Maşini frigorifere — Fabrici de ghiaţă — Abatoare — Incălziri centrale de toate sistemele — Instalaţiuni de ars păcură, de uscătorie, de condiţionare a aerului — Instalaţiuni sanitare moderne, —

Din iniţiativa d-lui Marian Halchini, şef de serv. din Dir. Caselor C. F. R. s'a întocmit o listă cu următorii :

Halchini Marian	20
Ionescu Gh.	20
Pop Ernest	20
D-na Spiridon Teodora	10
Cuban V.	10
Ionescu Pompiliu	20
Fuică Gh.	10
Tombia Florea	10
D-na Ludojeanu	20
Rotaru Gr.	6
Zonis Saul	20
Griumberg Vigdor	10
Călinescu Miron	10
Gref Maria	10
Sârbulescu	20
Nicolau Sofia	10
Alexandrescu Aurel	10
Sebeni N.	40
Pătărlăgeanu P.	10
Sulţ Virgil	20
Al. C-tinescu	20
Bujeniţă Tane	20
Volintiru Ilie	10
Grigoriu A.	10
Ştefănescu C-ţa	10
Rogoveanu I.	10
Mogoş Marin	10
C-tin Cleopatra	10
Ionescu Enache	20
V. Otulescu	20
Vlase Gh.	20
Păunescu P.	20
Groza Traian	20
Ungher A.	20
N. Nicolau	20
Stancu Th.	20
Rânţeanu Gh.	20
Anghelescu C.	20
Petcu N.	10
Lazăr I.	20
Pucas V.	10
Costandache M.	20
Pojescu Toma	10
Fuiorescu P.	20
Prescorniţă Apost.	20
Barcă Gr.	20
Iliescu A.	20
Vasiliu R.	20
Eliad D.	20
Lupu Duminecă	20
C-tinescu C.	20
Futto Dezideriu	20
Măgureanu I.	10
Popescu B.	20
Negulescu D.	20
Avram Panait	20
Adrian Gh.	20
Buga Ilie	20
D-ra Crăciun	10
Primăria oraşului Lipova-Banat	1.000
Pers. staţiei CFR Oradea	1.105
Depoz. C. A. M. Craiova	230

Prin lista nr. 503, încred. m-trului militar Dimos Eustatziu din Buc.:

Casa Asig.	1.000
„Petrolul Românesc"	1.000
Lucia Petrescu	200
C. Petrescu	200
M. N. Şerbănescu	200
A. Stoica	100
Gr. Stoica	100
Sandu Manolovici	300
M. Moscovici	300
Hrist. Dimos	100
I. Mareş	100
N. Baltă	20
I. Coj	20
Ch. Bănescu	300
D. Nicolau	20
I. Grigorescu	20
M. Andreescu	20
P. Scărlătescu	20
Sanielevici	200

Pers. agenţiei Lazăr Bercovici din Constanţa :

Nathan Goldemberg	40
Iosif Filghelman	40
Serafim Vasiliu	40
Markus Schapira	40
Gherasim Vasiliu	20
D-tru Ghera	10
Jean Leibovici	10
Isidor Grünberg	20
„Metalica" s. a. Bucureşti	1.000
Funcţ. şi lucrătorii	720
Ing. Liviu Ciulley	500
Av. P. Ciulley	100
Ing. Iacob Văleanu	500
Ing. Neculae Văleanu	300
Ing. Marius C-tinescu	100
Ing. P. Crăciunescu	500
Pers. insp. I tracţiune cfr (gara Nord Buc.) prin d-l Ing. Insp. Horaţiu Hristea	734
Insp. IV tracţiune c. f. r. Braşov, prin dl. Ing. Insp. Popescu Caius	355

Insp. atel. c. f. r. T.-Severin, prin dl. Ing. Zaharia N-lae, inspectorul-conducător, lei 3520, după cum urmează :

Pers. technic şi ad-tiv	640
Pers. secţiei locomotive	682
Pers. secţiei de vagoane	1.657
Pers. secţiei mecanice	616
Şc. prim. fete nr. 3 Girugiu : cl. I 73; II-a 92; III-a A 12; III-a B 15; IV-a A 82; IV-a B 21; total	295
Prin listele nr. 1019-20 încredinţate prim. munic. C-ţa, s'a subscris de diverşi suma totală de	4.100
N-lae I. Chesca, invalid de război Câmpina	100
Paul Gălăşeanu, elev lic. Braşov	100
Ing. Al. Costa-Foru, Buc.	100
„Drajna" s. a.	5.000
Industria Sârmei s. a. din Cluj 500 lei, iar personalul diferenţa total lei	1.070
Roza Stoian, C-ţa	500
Tase Caţicopol, C-ţa	200

Şc. prim. nr. 3 C-ţa :

P. Demetrian	40
E. Niculescu	20
Gh. Enăchescu	30
Livia Cooş	30
Elevii claselor I—IV-a	60

Lic. b. „St. Popescu" Corabia-Romanaţi :

cl. I-a	345
cl. II-a	75
cl. III-a	215
cl. IV-a	145
cl. V-a	142
cl. VI-a	69
cl. VII-a	75
cl. VIIII-a	35
Primăria oraşului Călăraşi-Tg.-Lăpuşna (lista 989)	115
Insp. VI mişcare c. f. r. Oradea, prin dl. Ing. Bartasch Ferdinand	467
Muncitorii manuali şi chirigii din portul Corabia	500
I. Gh. Stoenescu, Buc.	200
Prin lista 2514 încred. d-lui D-tru I. Vainer, şeful depoz. C. A. M. din C-ţa	2.000
Lista nr. 2470 (dl. Victor Crucerescu, şeful dep. C. A. M. din Tighina)	280
Lista nr. 2524 încr. d-lui şef al depoz. C. A. M. Brăila	580
Ion Tatulea-Azuga	100
Primăria munic. Capitalei	30.000
Lista 258 încr. Ad-ţiei Comerciale P. C. A. a subscris personalul din Direcţiunea Hidraulică	2.865
Div. II-a serv. Hidraulic	3.455
Div. III-a serv. Hidraulic	590
Serv. Hidraulic Brăila	430
Serv. Hidraulic div. 4-a Galaţi	1.050
Serv. Hidr. div. 5-a Galaţi	1.000
Serv. Hidr. div. dragaje Giurgiu	1.267
Serv. Hidr. Orşova	615
Pers. din celelalte servicii exterioare : insp. vapoarelor, docurilor, etc.	15.485

Legaţiunea Regală Română din Sofia :

R. Crutzescu	5.000
Lt. col. I. Diaconescu	2.000
C. Văleanu	1.000
Mircea Popescu	500
Grigore Dan	300
Pr. Runcu	300
Gherghel	300
Arhit. N. Torbu	3.000
G. Constantinescu	300
Ioan Iufu	200
Prof. instit. român din Sofia	1.500

Legaţiunea Rio de Janeiro :

George Lecca	10.000
Th. Popovici	500
Titus Vătăşianu	500
Primăria Făgăraş	1.000
Producţia forest. reg. Braşov	1.000

SITUAŢIA FONDULUI SUBSCRIS PÂNĂ LA FINELE LUNEI NOEMBRIE

Dela 11 Dec. 1936 şi până la finele lunei Noembrie 1937, s'a subscris în total suma de 4.445.461 lei, din care subscrieri s'a încasat efectiv de către L. N. R. suma de 4.187.461, — urmând ca diferenţa de 258.000 lei să se încaseze dela următorii subscriitori : Fabr. de acumulatori „Tudor" 125.000 ; Centrala L. N. R. 100.000 ; prefectura Hunedoara 10.000 ; Roman 5.000 ; primăria Focşani 3.000 ; Timişoara 5.000 ; una ordonanţă care se află asupra ad-ţiei financ. Tr. Mare 10.000.

Din suma de 4.187.461 încasată de L. N. R. s'a depus la C. D. spre păstrare şi fructificare lei 4.160.000, iar recipisele s'au încredinţat Ministerului Aerului şi Marinei. Diferenţa de 27.461. se află în cassa L. N. R.

ARAGAZ

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării şi cu nenumărate întrebuinţări în industrii şi meserii.

MUNCA, TIMP ŞI BANI *economisiţi întrebuinţând* **ARAGAZ**

Cereţi depozitarului din oraşul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuinţarea de **ARAGAZ** *în comparaţie cu alte combustibile.*

DEPOZITARI IN TOATE ORAŞELE DIN ŢARA

LA BUCUREŞTI

Reprezent. „ARAGAZ", Calea Victoriei, 51 ★ Tel. 3.99.51 şi 4.68.60

Magazinul „SANITAS", B-dul I. C. Brătianu, 36 ★ Tel. 2.31.55

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ★ SOCIETATE ANONIMĂ ★ REZERVE: 195.000.000

BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 — *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor. ■ Primeşte depuneri spre fructificare. ■ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate. ■ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe 6 luni şi pe un an.

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE– LEVANT **A.**

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEŞ	ARDEAL	PELEŞ
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	5/XII	23/XII	—
SOULINA	17 h.	—	5 „	23 „	—
	—	20 h.	5 „	23 „	—
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	24 „	—
	—	9 h.	8 „	26 „	21/I
ISTANBUL	7 h.	—	9 „	27 „	22 „
	—	8 h.	9 „	27 „	22 „
IZMIR (facult.)	15 h.	—	10 „	28 „	23 „
	—	15 h.	12 „	30 „	25 „
TRIPOLI	11 h.	—	15 „	2/I	28 „
	—	20 h.	16 „	3 „	29 „
BEIRUT	6 h.	—	17 „	4 „	30 „
	—	8 h.	20 „	7 „	2/II
PORT-SAID (facult.)	9 h.	—	21 „	8 „	3 „
	—	14 h.	22 „	9 „	4 „
JAFFA (facult.)	6 h.	—	23 „	10 „	5 „
	—	22 h.	23 „	10 „	5 „
HAIFA	6 h.	—	24 „	11 „	6 „
	—	20 h.	27 „	14 „	6 „
ISTANBUL	14 h.	—	31 „	18 „	13 „
	—	14 h.	31 „	18 „	13 „
CONSTANTZA	12 h.	—	1/I	19 „	14 „
	—	20 h.	—	—	—
SOULINA	7 h.	—	—	—	—
	—	9 h.	—	—	—
GALATZ (BRĂILA)	18 h	—	—	—	—

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — LEVANT **B.**

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ	—	7 h.	12/XI	5/XII	24/XII	—	—
SULINA	17 h.	—	12 „	5 «	24 „	—	—
	—	19 h.	12 „	5 «	24 „	—	—
CONSTANTZA	6 h.	—	13 „	6 «	25 „	—	—
	—	12 h.	15 „	8 «	27 „	14/I	3/II
ISTANBUL	15 h.	—	16 «	9 «	28 „	15 „	4 „
	—	15 h.	16 «	9 «	28 „	15 „	4 „
HAIFA fac.	6 h.	—	21 «	14 «	2/1	20 „	9 „
	—	20 h.	23 «	16 „	4 „	22 „	11 „
IAFFA	6 h.	—	24 «	17 «	5 „	23 „	12 „
	—	20 h.	24 «	17 «	5 „	23 „	12 „
PORT-SAID	15 h.	—	25 „	18 «	6 „	24 „	13 „
	—	9 h.	27 «	20 «	8	26 „	15 „
ALEXANDRIA	6 h.	—	28 «	21 «	9 „	27 „	16 „
	—	16 h.	30 «	23 «	11 „	29 „	18 „
TRIPOLI (facult.)	6 h.	—	2/XII	—	—	—	—
	—	16 h.	2 «	—	—	—	—
IZMIR (facult.)	6 h.	—	5 «	26 «	14 „	1/II	21 „
	—	20 h.	5 «	26 «	14 „	1 „	21 „
ISTANBUL	8 h.	—	7 «	28 «	16 „	3 „	23 „
	—	8 h.	7 «	28 «	16 „	3 „	23 „
CONSTANTZA	10 h.	—	8 «	29 «	17 „	4 „	24 „
	—	20 h.	9 «	31 «	—	—	—
SULINA	6 h.	—	10 „	—	—	—	—
	—	9 h.	10 «	—	—	—	—
GALATZ	19 h.	—	10 «	—	—	—	—

NOTE : Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I", „ROMÂNIA" și „DACIA"

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	6/XII	13/ XII	20/IIX	27/XII	3/I	10/I
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „
	Plec.	Mer » 9	» » 18	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „	12 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	8 „	16 »	22 „	30 „	5 „	13 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	9 „	16 »	23 „	30 „	6 „	13 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	11 „	—	25 „		8 „	—
	Plec.	—	» » 12	11 „	—	25 „	—	8 „	—
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	11 „	—	25 „	—	8 „	—
	Plec	—	D-că » 11	12 „	—	26 „	—	9 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	13 „	18 „	27 „	1/I	10 „	15 „
	Plec.	D-că » 14	Marți » 14	14 „	19 „	28 „	2 „	11 „	16 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	—	20 „	—	3 „	—	17 „
	Plec.	» » 24	—	—	20 „	—	3 „	—	17 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	—	21 „	—	4 „	—	18 „
	Plec.	» » 11	—	—	21 „	—	4 „	—	18 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
	Plec.	» « 15	» » 15	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	18 „	25 „	1/I	8 „	15 „	22 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINEI : MEDITERANĂ — OCCIDENTALA (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA		Sosiri	Plecări	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (Brăila)		—	7 h.	—	20/XII	—	—	—
SOULINA		16 h.	—	—	20 „	—	—	—
		—	17 h.	—	20 „	—	—	—
CONSTANȚA		6 h.	—	—	21 „	—	—	—
		—	15 h.	—	23 „	12/I	9/II	2/III
ISTANBOUL		11 h.	—	—	24 „	13 „	10 „	3 „
		—	18 h.	—	25 „	13 „	10 „	3 „
PIREU		10 h.	—	—	26 „	15 „	12 „	5 „
		—	10 h.	—	28 „	16 „	13 „	6 „
IZMIR (fac.)		8 h.	—	1/XII	29 „	17 „	14 „	7 „
		—	18 h.	1 «	29 „	17 „	14 „	7 „
MALTA		18 h.	—	4 „	1/I	20 „	17 „	10 „
		—	18 h.	5 „	2 „	22 „	19 „	12 „
TRIPOLI (fac)		18 h.	—	6 „	3 „	23 „	20 „	13 „
sau		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
TUNIS (fac)		18 h.	—	6 „	3 „	23 „	20 „	13 „
		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
sau								
NAPOLI (fac)		6 h.	—	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
		—	18 h.	7 „	4 „	24 „	21 „	14 „
sau								
GENOVA (fac)		6 h.		8 „	5 „	25 „	22 „	15 „
		—	18 h.	8 „	5 „	25 „	22 „	15 „
MARSILIA		6 h.	—	10 „	7 „	29 „	26 „	19 „
		—	18 h.	14 „	11 „	2/II	2/III	23 „
ORAN. (fac)		6 h.	—	16 „	13 „	5 „	5 „	26 „
		—	18 h.	17 „	14 „	5 „	5 „	26 „
ALGER (fac)		18 h.	—	18 „	15 „	6 „	6 „	27 „
		—	18 h.	20 „	17 „	7 „	7 „	28 „
MALTA (fac)		11 h.	—	23 „	20 „	10 „	10 „	31 „
		—	14 h.	23 „	20 „	10 „	10 „	31 „
ISTANBOUL		11 h.	—	26 „	23 „	13 „	13 „	3/IV
		—	17 h	26 „	23 „	13 „	13 „	3 „
CONSTANTZA		13 h.	—	27 „	24 „	14 „	14 „	4 „
		—	20 h.	—	—	—	16 „	6 „
SOULINA		6 h.	—	—	—	—	17 „	7 „
		—	7 h.	—	—	—	17 „	7 „
GALATZ (Brăila)		16 h.	—	—	—	—	17 „	7 „

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10

EXPOZIȚIE ȘI VANZARE: TELEFON: 4.02.02

MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI

Direcţunea Domeniilor şi Infrastructurii
Serv. Terenuri

CAROL al II-lea

Prin graţia lui Dumnezeu şi Voinţa Naţională
REGE AL ROMÂNIEI
La toţi de Faţă şi viitor sănătate

Asupra raportului ministrului nostru, secretar de stat la departamentul Preşedinţiei consiliului de miniştri, sub No. 7798, din 30 Octombrie 1937.

Am decretat şi decretăm :

ART. 1. — Pe temeiul art. 70, al. 2, din legea pentru modificarea şi abrogarea unor articole din legea de expropriere, se declară de utilitate publică, de urgenţă, în interesul apărării ţării, terenurile particulare, în suprafaţă de 4 h.a, 5000 m. m., situate pe hotarul comunei Principele Nicolae, jud. Ilfov, proprietatea următorilor locuitori :

1) Petre Enculescu — teren arabil, în suprafaţă de 1 ha., mărginindu-se la Nord cu Nicolae Ghemu, zis Obădatu, la Sud, cu moşt. Iordache N. Aloman, la Vest cu Nicolae Cristescu şi la Est cu Ilie P. Ioan. 1 ha. lei 15.000.

2) Iancu Rusu Profir — teren arabil, în suprafaţă 3 ha., 5000 m. p., mărginindu-se la Nord cu C. Minea şi Ileana Dascălu ; la Sud cu noşt. Iordache N. Aloman ; la Vest cu Ilie P. Ioan ; la Est cu Neolae Florea Nedelcu, 3 ha. lei 35,000.

Totalul suprafeţelor de expropriat = 4 ha. 5000 m. p. lei 50.000.

ART. 2. — Suma de 50.000 lei (cinci zeci mii) ce urmează a se consemna ca preţ oferit de ministerul aerului şi marinei pentru terenurile locuitorilor, se va plăti de la art. 4, budget investiţii F. N. A. 1937—928.

ART. 3 şi cel din urmă. — Ministerul aerului şi marinei este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a decretului de faţă.

Dat în Bucureşti, la 23 Noembrie 1937. **Carol**

Preşed. Consiliului de Miniştri.
(ss) GH. TĂTĂRĂSCU
Ministrul Finanţelor, (ss) M. CANCICIV
Ministrul aerului şi marinei, (ss) R. IRIMESCU

No. 4014 (n-rul decretului).

Publicat în M. Of. Nr. 276 din 29 Noembrie 1937.

p. conf. Şeful Serv. terenuri,
Lt.-C-dor av., (ss) *Stănculescu.*

Ministerul Aerului şi Marinei

Direcţia Personalului

ANUNŢ

La examenul ce are loc în ziua de 7 Decembrie a. c., la Institutul Meteorologic Central orele 9 a. m., pentru ocuparea a 6 locuri de observatori stagiari diurnişti, se primesc şi candidaţi, absolvenţi a 4 clase de liceu, sau de o altă şcoală echivalentă, dacă vor fi urmat o şcoală de meteorologie la Institut.

Cererile, însoţite de actele cerute de Statutul Funcţionarilor Publici, se vor înainta cel mai târziu până la 4 Decemarie a. c., la Ministerul Aerului şi Marinei, Direcţia Personalului.

CASA FONDULUI NAŢIONAL AL AVIAŢIEI

DECIZIA No. 17, DIN 24 NOEMBRIE 1937

COMITETUL :

In baza art. 20 din Legea F. N. A. decide :

1. Taxa proporţională de 2‰ timbrul aviaţiei pentru facturile prevăzute de art. 14 par. 13 din legea Timbrului, se va percepe în momentul emiterii facturii la preţul arătat într'însa, mai puţin rabatul normal acordat în chiar momentul emiterii facturii şi specificat în factură.

2. Fracţiunile prevăzute în sumele arătate în facturi, se vor timbra astfel :

Sub una sută lei sunt scutite de timbru.

Dela 100—500 lei inclusiv, vor fi supuse unui timbru de aviaţie de 1 leu.

Peste 500 lei până la 1000 inclusiv vor fi supuse unui timbru aviaţie de 2 lei.

Iar când valoarea trece de 1.000 lei, fracţiunile se consideră drept mie întreagă.

3. Chitanţele şi adeverinţele de predare, primire sau plată, prevăzute de Cap. VII al Ligei F. N. A. al. 2, se timbrează astfel :

Dela val. de 100 lei inclusiv la 10.000 lei inclusiv se vor timbra cu t. av. de 2 lei.

Peste 10.000 lei până la 50.000 inclusiv se vor timbra cu t. av. de 5 lei.

Peste 50.000 lei până la 200.000 lei inclusiv se vor timbra cu timbrul aviaţiei de 10 lei.

Peste 200.000 lei timbrul aviaţiei va fi de 20 lei

4. Taxa timbrului de aviaţie de 1‰ pentru contractele de consignaţie încheiate pe un termen mai lung de un an sau fără termen determinat, se plăteşte odată pentru totdeauna, la formarea actului de consignaţie şi se calculează la valoarea creditului de mărfuri specificată în act.

5. Nu sunt supuse taxei timbrului de aviaţie :

— Notele de comenzi cari nu conţin menţiunea primirii unei sume şi nici o clauză contractuală şi cari sunt urmate de facturi ; filele registrelor de personal ; statele săptămânale de salarii (fiind impuse numai statele lunare, care sunt obligatorii pentru oricare număr de salariaţi, oricare ar fi valoarea salariului) ; chitanţele de descărcare, când sunt făcute în cuprinsul unor facturi timbrate legal, pentru plăţi efectuate numai în momentul emiterii facturii (această dispoziţiune aplicându-se şi societăţilor anonime ; copiile de facturi afară de acelea cari se prezintă autorităţilor şi cari trebuesc timbrate cu timbrul de aviaţie fix de 2 (doi lei) lei ; actele interne : facturile pro-forma, bonurile, borderourile şi orice alte acte ce servesc numai pentru un control intern al întreprinderii respective,.

— Notele de expediţie, specificările de mărfuri, etc. care nu au caracterul unei adeverinţe de predare sau plată (nefiind semnate de cel ce primeşte marfa).

Toate dispoziţiunile anterioare, privitoare la chestiunile enumerate în prezenta deciziune şi cari sunt contrarii deciziunii de faţă, se anulează.

Prezenta deciziune intră în vigoare în ziua publicării în Monitorul Oficial.

Preşedinte, (ss) Comodor AL. GHEORGHIU

MEMBRI :
(ss) C.Alimănişteanu
(ss) Serb Sebescu
(ss) Eugen Demetrescu
(ss) Nic. Penescu
(ss) St. Veron

SECRETAR :
Subdirectorul Casei Fondului Naţional al Aviaţiei
(ss) Int. Maior Rizescu N.

pt. conformitate : Fl. Onea.

TABLA DE ARTICOLE PE ANUL 1937

PROPAGANDA

Pentru Nava Şcoală Mircea 2, 79, 114 167, 220, 262, 304
General *Negreanu :* Apel 3
General *Schina :* Apel 25
Comandor *Dumitriu :* Bricul Mircea 33
Comandor Adj. *Preda Fundăţeanu :* Liga Navală 62
Concursul Ligei Navale 110, 204
Dan Sărăţeanu : Misiunea Ligei Navale 119
Căp. *Trandafirescu :* Şcoala Navală 133
L. N. R. : Propuneri 315

POLITICA NAVALĂ

Căp. *N. Antonescu :* Gentlemens Agrement 26
* * * Pavilionul 228
Căp. *G. Ştefănescu :* Măsuri pentru desvol tarea Marinei comerciale 274
Căp. *Al. Martac :* Problemele Mediteraniene 182

CRONICA

In pragul anului al II-lea 1
Mirth : Dela un număr la altul 4, 68, 99, 127, 241
A. M. : Cronica plastică 10
Expoziţia pictorului Mândru 107
Darea de seamă a secţiei Constanţa 21
Darea de seamă a Centralei 53
Darea de seamă a Societăţii Salvamar 102
Şedinţele comitetului Central şi de direcţie ale L. N. R. 216
Adunarea Generală a L. N. R. 49
Ţiglina în sărbătoare 85
Anii de jale au trecut 181
Ziua Marinei 186, 237
L. N. R. la serbările maritime din Polonia 146
Oameni şi evenimente 269

LITERATURĂ

a) *Proză*

Longitudinea Salvatoare 13
Samsonic : (Christofor Dan). Plecarea 14
Lilia Giuşcă Speranţia : Pe plaje 104
Th. Rosen : Şarpele roşu 287
Emilia Armaşu : La „Café Maritim" 109
„ : Păsări călătoare 200
Căp. *Trandafirescu :* Invitaţi la bord 201
Căp. *Trandafirescu :* Reflexiuni la malul mării 284
Norina Dumitriu : Viaţa trăită într'o colonie la malul mării 205
Căp. *Trandafirescu :* O luptă de artilerie navală 228
Dinescu Gh. : Viaţa într'o colonie la malul mării 249
Dorina Drăguşin : Viaţa trăită într'o colonie la mare 292
Elena-Maria Munteanu : Legătura sufletului cu marea 138
Locot. *Isbăşescu :* Sunt 30 de ani 139
Joan Lawel : Oceanul înapoiază morţii 140
Căp. *Mocanu :* Abordajul 144
O. P. : Când furtuna s'a deslănţuit 145
Mircea Ionescu : Mangalia 245
Z. N. : Blestemul Vrăjitoarei 210

b) *Poezii*

Spring : Zbuciumări 13
P. Gr. G.-Sulina : Elegie 13
Lilla Giuşcă Speranţia : Noaptea 17
„ : In adâncuri de mare 202
„ : Nebunele valuri 286
Carp V. Mircea : In vechiul port 77
P. Golăşanu : Valuri eterne 106
Carp V. Mircea : Frumoasă e marea 107
N. T. Cristescu : Se'ntorc pescarii 106
„ : Cântece 202
„ : E moartă marea 202
„ : Sulina 202
„ : Fundul mării 135
Th. Rosen : Valurile 286
„ : Stelele 'nălţimilor 135
„ : Cântecul vieţii 286
N. Ţigănuş : Plecarea din colonie 203
„ : Pescăruşul 248
N. Pleşoianu : Prologul revistei „101" 136
Lt. Marcu : Pe Drum 'nainte 137
Rudeanu Anne Marie : Primăvara pe mare 248
Naky : Reverie 248

JURIDICE

Dr. *Virgil D. Vasiliu :* Un nou cod maritim 29,66
„ : Raportul între Dreptul fluvial şi Maritim 276, 318

YACHTING, CANOTAJ, CĂLĂTORII

A. I. : Jurnalul unei croasiere 16
* * * : Nautica Bucureşti 21
N. Pleşoianu : Cu „Stihi" pe mări 35, 72
Lt. Ovidiu Bordenache : O campanie pe bricul Mircea 40
O. P. : O călătorie în Danemarca 75
Căp. *Cristescu :* F. R. S. N. Circulară 82
R. R. S. N. Circulară 82
Căp. *Christescu :* Călătoria N. M. S. „Regina Maria" la Spithead 95, 183, 230, 281
V. Vladâkin : Ocolul Deltei în Caiac 199
* * * : Serbările nautice dela Mamaia 208
Ing. *N. Caranfil :* Cruciera în Adriatica 120
* * * : N. M. S. Luceafărul 252
Dr. I. Claudian : Cu „Santa Maria" la drum 282, 325
* * * : Concursul de yole din Bucureşti 299
O. P. : O poveste cu taifun 331

HIDROGRAFIE, PESCĂRIE

Victor Stoianowschi : Posibilitatea navigaţiei pe Olt 7
Z. N. : Pescari italieni la Terra Nova şi pescari japonezi în România 20
R. N. : Ne trebue spărgătoare de ghiaţă ? 45
Dr. *Th. Buşniţa :* Ce trebue să ştim cu privire la Pescăriile Ţării 97
Comandor *C. Negru :* Problema canalului Sulina 121
R. Ciocârdel : Curentul maritim la Balcic 324
Mirth : Cele 3 mari porturi din România 44
Radu Ciocârdel : Măsurarea adâncimei mărilor 236

TECHNICE

Motorul unic la submarine nu e o noutate 8
Comandor *N. Steriopol :* Avionul și stăpânirea mării 9
Z. N. : Un nou tip de Nave de război 11
R. Ciocârdel : Navele contra-avioane 12
Radu Ciocârdel : Ridicarea de pe fund a navelor germane scufundate la Scapa Flow 103
* * * : Motorul cu combustiune internă 20
Căp. *H. Popovici :* Submarinele moderne 39
C. C-dor *Iosif Rășcan :* Vasele tip. „Ardeal" pe linia occidentală 126
Dr. *P. Verzaru :* Ultima etapă 130

BIOGRAFII

O. P. : Nostromul 15
Z. N. : Originea lui Cristofor Columb 19
Căp. *N. Vlădulescu :* Jean Bart 61
Căp. *N. Petrovici :* Viața și opera amiralului Fisher 298, 322
„ : Lt.-Comandor Ion Andrei 109
V.-Amiral Bălănescu : Lt.-Comandorul P. Demetriad 313
Lt. Isbășescu : Diavolul Mărilor 331

NUMĂRUL FESTIV (2—3)

Familia Regală 1—8
Comitetele L. N. R. dela întemeere 9
Ce sărbătorim 11
Cuvinte Regale 12
Apelul pentru nava școală Mircea 15
M. S. Regina Maria : Ce însemnează marea pentru mine 16
A. S. I. Arhiducesa Ileana : Constanța 20
Ing. N. G. Caranfil, fost ministru al Aerului și Marinei : Un adevăr 21
Amiral I. Coandă : Cum am devenit marinar 21
Radu Irimescu, Ministrul Aerului și Marinei : Nave și Aeronave 22

LIGA NAVALĂ

(†) *N. Fleva :* Rațiunea de a fi a Ligei Navale Române 25
L. N. R. : Activitatea centralei și a secțiilor 27
Jadranska Straja, (Liga Navală Jugoslavă) 37
Liga Morska I Kolonialna (Liga Navală Polonă) 38
Ligue Maritime et Coloniale (Liga Maritimă franceză) 43
Morski Sgovor (Liga Navală bulgară) 45

MARINA REGALĂ

Comandor Cristescu : Trecutul marinei noastre 47
C-dor Negulescu : Marina Regală 51
Căp. C-dor Vieru : Generalul N. Maican 55
* * * Răsplata marinei 57

MIRCEA ȘI ELISABETA

Jean Bart : Nava Școală „Mircea" 63
V. Amiral Bălănescu : Noua navă școală 64
Comandor D. Dumitriu : Bricul Mircea, S. M. R. și Amiralul Coandă 66
Lt. Comandor Biberi : Amintiri de pe Mircea 71
Magda Rai : Legenda lui Mircea 74
Moș Delamare : Pe urmele lui Mircea 75
Z. N. : Crucișetorul Elisabeta 81

LITERATURA

I. Gr. Perieșteanu : Poezia Mării 86
I. Minulescu : Sosesc corăbiile 89
I. Minulescu : Porniră cele trei corăbii 89
Anghel : Cum cântă Marea 89
Comandor Cristescu : Pavilionul ; Priveghiu 90
Hortensia Papadat-Bengescu : Inchinare 91
E. Flavian : Mării 91
* * * Thalasa 92
Conan Doyle : Atacul fregatei 93

MARINA COMERCIALĂ

Actele de botez ale vapoarelor S. M. R. 96
I. Pohrib : Istoricul Marinei Comerciale 98
Am. Coandă și P. Popovăț : O despărțire duioasă 102
I. P. : Situația Marinei Comerciale române 103
C. B. : Prima societate de navigație maritimă „Română 107
* * * *Vapoarele* soc. „Steaua Română" 109
S. N. : Șantierul Naval dela Turnu-Severin 110
* * * Societatea Română de navigație austriacă pe Dunăre 114

PORTURI

I. P. : Istoricul Inspectoratului Porturilor 115
Mirth : Cele 3 mari porturi, — Constanța, Brăila, Galați, — în cifre 116

SPORTURI DE APĂ

Amiralul Eustațiu : Yachting 121
Comandor Fundățeanu : Sporturile noastre mijloc pentru formarea mentalității marinărești 122
Jean Mihail : Yacht Club Regal Român 126
O. N. : Societatea Salvamar 128
Dr. Panait Zossin : Vocațiunea marinărească 130
Apostol Culea : Predestinați și aplecați spre viața de mare 131
Locot. Nicolau Eustațiu' Cercetașii marinari 135
Mioara Rudeanu : Unirea 137
Arm. Geller : Gânduri pentru iubitorii de mare 137

PESCUIT, OCEANOGRAFIE

Dr. Al. P. Daia : Marea și Pescuitul 138
Dr. I. Popovici : Pescuitul nostru maritim 141
Ing. P. Demetriade : Spărgătoare de ghiață 142
C. Amiral Bărbuneanu : Cercetarea științifică a oceanelor 144
Radu Ciocârdel : Influența vânturilor asupra evoluției Deltei Dunării 146

INSTITUȚII LEGATE INDIRECT CU MAREA

Banca Națională Română 148
Camera de Comerț din Brașov 150
Ministerul de Agricultură și Domenii 151
Ministerul Industriei și Comerțului 152
Uzinele Comunale București 153
C. A. P. S. Politica forestieră la noi 154
Fabrica de avioane SET 156
Rezultatul subscripției pentru noua navă școală MIRCEA 157

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

MARINEI
BIBLI
GO ŞTIANŢA

Fiecare sârmă care intră într'un cablu VERIFORM SIL, este supusă la 6 încercări înainte de întrebuințare, și după fabricarea cablurilor, sârmele din cablu sunt supuse din nou la 352 încercări

ANGLIA S.A.R

FABRICA DE CABLURI
PLOESTI

Numai calitatea
este adevărata economie

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

Prețul Lei 20.—